

PAISAGEM E INDUSTRIA

REORGANIZAÇÃO, REQUALIFICAÇÃO E REVITALIZAÇÃO DOS ESPAÇOS
PUBLICOS NA FRENTE LITORAL DE LISBOA ENTRE CAIS DO SODRE E O
MUSEU DO ORIENTE

AGRADECIMENTOS

Aqueles que tornaram possível a concretização deste estudo expresso aqui os meus sinceros agradecimentos:

Em primeiro lugar, agradeço a minha orientadora, Professora Adriana Veríssimo Serrão, por tudo o que me ensinou, pelo empenho e interminável paciência, pela paixão levantada sobre este estudo, por me fazer descobrir a existência de outros pontos de vista sobre o meu caminho e as vezes os menos óbvios. Por ter aceitado acompanhar-me neste ideia, mesmo sem certeza de me poder ajudar. Em fim, acho, conseguiu.

Ao Professor Luís Paulo Faria Ribeiro, pela sua importante direção técnica, pelos seus conselhos e amabilidade. Agradeço imensamente a disponibilidade do tempo e o incondicional apoio, a franqueza e sinceridade tidas comigo nos dias maus e nos dias encorajadores, em veste de Professor, de supervisor e ainda mais de pessoa.

Ao Arch. Andrea Menegotto, para ter-me permitido de trabalhar durante meses em um ambiente desafiador e construtivo próprio de um escritório de profissionais, por ter-me dedicado com amabilidade e interesse o seu tempo, os seus conselhos, as suas críticas e observações.

Ao Arch. Laura Castenetto, para ser pessoa que eu admiro, pela confiança e enriquecedora amizade. A toda a equipa P.

Pelas pesquisas bibliográficas e o fornecimento de informação essencial agradeço:

O Gabinete de Estudos Olisiponenses (GEO) do Bom Sejour em Lisboa, pela simpatia, disponibilidade, pela preciosa ajuda na realização e orientação das pesquisas.

A Biblioteca Municipal de Belém, pela riqueza de informações, para ter constituído um ambiente acolhedor e estimulante durante as primeiras semanas de pesquisa.

Para os meus colegas e amigos, com quem eu cresci no ISA, especialmente para Martina G. colega e ainda antes ponto de referência.

Para a minha namorada Luna, para que veja sempre que com empenho e perseverança os resultados chegam.

Aos meus pais, o meu irmão, aos meus avós, inconfundíveis e indeléveis marcas no meu ser. A minha família, devo-lhe tudo, o que fui o que sou e o que serei. Para ser o ambiente que amo.

Desejo, em fim, dedicar este trabalho as minhas avós, Luigina e Elda, Deus sabe quanto teria querido que eles viessem o orgulhoso que sou anos depois. Para ter sido a origem das minhas paixões, que continuo cultivando. Grazie

RESUMO

Ideia de fundo do trabalho é constituída por um aprofundado estudo histórico e analítico da área portuária – industrial da faixa litoral do Município de Lisboa entre a estação dos caminhos-de-ferro de Cais do Sodré ate a estação Marítima de Alcântara, partindo dos primeiros documentos sobre a área em questão, passando pela evolução e crescimento da Lisboa Capital, considerada como o maior e mais importante porto do Portugal.

Evoluções e mudanças que irão trazer à construção do Aterro de Boa Vista (terminados parcialmente no 1855).

Constituindo este ultimo uma das maiores obras públicas do pais no seculo XIX, pelo melhoramento da conexão entre Cais do Sodré e Alcântara.

Ao lado da parte teórica analisou-se a atualidade para compreender mais no íntimo a vida do dia-a-dia nas relações do porto com a cidade velha, das atividades comerciais presentes, da mobilidade, das dinâmicas das áreas públicas/privadas e das áreas verdes sob uma perspetiva de arquitetura paisagista. Tomando a crítica como interpretação.

E chegando no final a uma serie de propostas nascidas no curso das pesquisas e da vida na capital, estudadas pela valorização da qualidade de vida, pela parte ambiental visando à harmonia, pela recuperação de uma parte vital e característica da cidade histórica, pelo funcionamento e pelo relevo deste área central há muito tempo esquecida.

PALAVRAS-CHAVE: AREA PORTUARIA; RECUPERACAO; ATERRO DE BOA VISTA

ABSTRACT

The work provides a slight and quick resume about the long history of growth of the main dock of the city of Lisbon, from when it was center of the vast and wide Portugues Colonial Empire, one of the powerful and expanded empires of all times, following the times of glory of commerce to periods of decline, from the industrial times on late '80 of nineteenth century to a gradual abandonment times of the last decades of the twentieth century.

Then are explained the dynamics and changes in uses and the destinations of an area that start from the train station (plus metro station) of Cais do Sodré, passing areas along the riverside, including areas of abounded factories, offices, building of various purpose of use, night clubs and discotheques, still active dry docks, the harbour of Alcantara, a dock in use for container's storage and various other areas in the middle way between abandonment and some timid and shy uses of the citizens.

After all a series of analysis of mobility of the present activities, about the metabolism of the area in study, are developed in the project of landscape architecture possibilities and ideas for the rebirth, a better organization, the revitalization, recover and revenge of this wide dockland area so central and so forgotten.

KEYWORDS: DOCKLANDS; REUSE OF DISMISSED AREAS; EMBANKMENT OF BOA VISTA

EXTENDED ABSTRACT

Basically the idea of this work consist of a detailed historical and analytical study about the docklands and industrial area located in littoral zone in the Municipality of the city of Lisbon between the railway station of Cais do Sodré and the maritime station of Alcântara.

This was a crucial and key area in the country's growth since the Industrial Era, place of constant work made by not only architects and engineers, but also by workers, laborers, builders and masons, by young guys and child, by women, lots of women, all kinds of persons that could contribute of the evolution of them homeland.

Starting studying all the significant maps' historical steps of the involved area, passing to the evolution and the growth of the harbor of Lisbon Capital considered as the main and most important harbor of Portugal, most important city of one of the greatest colonial Emperor of Europe.

Before the series of events that will lead to the construction of the future Avenida 24 Julho, connecting the east side of the riverside to the west part, the studied area of Lisbon was consisting of a long and winding shore with muddy and slimed unhealthy beaches, with various docks and harbors of fortune built of wood.

This evolutions, the passing of the decades and years and changes will lead to the construction of the big carryover of land called Aterro de Boa Vista (partially finished on 1855), which aimed at improving the quality of it citizens' lifestyle, the health of the surrounding areas, but also a indiscriminate of a real estate development, according to the ideas of the time.

This consists one of the greatest public works of the country on XIX century, to enhance and improve the connection among the east part and the west part.

The riverside has a series of important and historical buildings, mark of the past times, like both the Marine Stations of Alcantara and Conde d'Obidos buildes by architect P.Monteiro in Art Deco style with a series of sculpture panel of Almada de Negreiros, interesting harbour hangars, the train station of Cais do Sodré also built by Arch. P.Monteiro and the big refrigerated warehouse of bacalhau now headquarter of charming Museu do Oriente.

Along to the theorical part was analyzed the actuality to better understand the real life of every day and the relations between the harbor and the old city standing parallel to the river Tagus, of the commercial activities, the mobility and movements through the coastal area, of the dynamics of the publical and private areas and of the parks and green areas under a point of view of landscape architecture.

Still having a constant critical interpretation.

And arriving at the end of the work with a series of proposal and ideas arising in the course of the researches and of a life in the capital, studied for valorize and highlight a certain better quality of life, creating harmony with regard to green areas, for the improvement and the functionality of this central area long time forgotten.

INDICE

LISTA DE QUADROS E DE FIGURAS E LISTA DE ABREVIATURAS	PAG.8
INTRODUCAO	PAG.9
ORIGEM DA PALAVRA	PAG.9
CONCEITO DA PAISAGEM	PAG.10
A PAISAGEM NA CIDADE	PAG.13
A RELACAO CIDADE / RIO	PAG.13
BREVE HISTORIA DA RIBEIRA OCIDENTAL	PAG.14
CRONOLOGIA DO PORTO DE LISBOA	PAG.14
O ATERRO DE BOA VISTA	PAG.15
ESTACAO MARITIMA DE ALCANTARA	PAG.16
ROCHA CONDE D'OBIDOS	PAG.17
A DOCA DE ALCANTARA	PAG.18
A DOCA HERSENT	PAG.18
A RIBEIRA NOVA	PAG.18
O ATERRO	PAG.19
SOBRE O CONCURSO – A CIDADE E O RIO	PAG.22
O PORTO DE LISBOA (EVENTOS)	PAG.22
CONCLUSOES RESPEITO AO PORTO DE LISBOA	PAG.27
DO VASTO E DO BELO PORTO DE LISBOA	PAG.28
CRITICAS PELA VIVENCIA NA CIDADE	PAG.29
TRES DECADAS DE MODERNIDADE NA LISBOA RIBEIRINHA	PAG.30
LISBOA DARIBEIRA: O TRABALHO	PAG.30
LISBOA DA RIBEIRA: DO LAZER AO RECREIO	PAG.31
A MOBILIDADE NA FAIXA RIBEIRINHA	PAG.32
AS CIDADES DE AGUA E AS SUAS FRENTES RIBEIRINHAS	PAG.33
A GLOBALIZACAO ECONOMICA E A RECONVERSAO DAS AREAS PORTUARIAS	PAG.34
OS ESPACOS DEVOLUTOS, O REINVESTIMENTO NA CIDADE E A CENTRALIDADE DAS FRENTES DE AGUA (DA DESURBANIZACAO A REURBANIZACAO)	PAG.37

ESTRATEGIAS DIFERENCIADAS NOS PROCESSOS DE REABILITACAO URBANA DAS CIDADES DE AGUA	PAG.40
A DISCUBERTA DO RIO PELA CIDADE	PAG.41
RAZOES DO PROJETO	PAG.42
IDEIAS E CONCLUSOES	PAG.42
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	PAG.44
ANEXOS	PAG.46

LISTA DE QUADROS E DAS FIGURAS

IMAGEM 1:	PAG.11
IMAGEM 2:	PAG.11
IMAGEM 3:	PAG.12
IMAGEM 4:	PAG.12
IMAGEM 5:	PAG.12
IMAGEM 6:	PAG.13
IMAGEM 7:	PAG.13
IMAGEM 8:	PAG.13
IMAGEM 9:	PAG.14
IMAGEM 10:	PAG.15
IMAGEM 11:	PAG.16
IMAGEM 12:	PAG.16
IMAGEM 13:	PAG.19
IMAGEM 14:	PAG.19
IMAGEM 15:	PAG.19
IMAGEM 16:	PAG.24
IMAGEM 17:	PAG.26
IMAGEM 18:	PAG.26
IMAGEM 19:	PAG.29

INTRODUCAO

E' claramente sempre mais necessária a necessidade da conservação, face as responsabilidades passadas de arquitectos e urbanistas, de manter o que ainda permanece intacto, restaurar e recuperar o que foi alterado, voltando a ter as condições originarias nos lugares deturpados.

A tutela da paisagem não tem que se limitar exclusivamente a proteção e a conservação, mas tem que pensar também numa componente projectual, com ideias esteticamente validas que não desfigurem a identidade dos lugares, evitando que fique só uma mera imagem estética superficial e a fossilização numa mascara da qual a vida fugiu.

Isso para dizer que além da necessidade do olhar, da necessidade estética, fica o lugar em toda a sua complexa realidade. A paisagem não é e não pode ser um museu, por o facto que para ser real a paisagem tem que ser viva, um organismo que evolue com a história.

(Da *"Elogio alla conservazione"* de Luisa Bonasio)

Há vários anos, Itália foi invadida por um bárbaro autóctono. Trata-se duma invasão a partir do interior. Sim, este bárbaro assedia a cidade desde o interno das muralhas. Chamar-lhe-ei o que quiser, provincial, novo-rico, mas para mim continua a ser um bárbaro (...).

Quem sabe de onde eles vêm, é provável que nos los enviam desde um outro planeta. Não temos que exclui-o. Em todo o caso, são eles mesmos italianos, não tem aparentemente diferencia dos verdadeiros italianos, como eu e você. Distinguem-se pelo que fazem. -

(...) Itália era um país encantador; eles aspiram a fazer acreditar normal o que hoje, graças a eles, é um país desfigurado.

(...) Eles querem o novo, apenas podem destruir tudo o que estimam velho para abrir o caminho ao novo, adoram o novo em todas as suas formas e manifestações. (...) O sonho deles é ser em um outro lugar. Olhas os nomes que colocam aos sus cafés: esto chama-se New Orleanês, o outro Broadway, aquela tasca: Califórnia, aquela loja: Piccadilly.

O bárbaro tedia-se profundamente, se cansa cedo de ver as mesmas coisas e os mesmos monumentos, que não dizem nada ao seu espirito. A sua monótona imaginação esta sempre precisando de novos estímulos.

(...) Não tem, sendo bárbaro, o gosto da conservação, mas sim o génio da inauguração.

Deixa então cair em ruina as coisas para, em seguida, justificar a sua destruição. Porque? Porque no seu subconsciente o bárbaro se quer ir, transmigrar, deixar o país que ele considera velho, um museu.

Da *"Il viaggiatore scontento"* di Ennio Flaiano (*Corriere della Sera*, 22 Ottobre 1960)

E' o fenómeno da corrida dos homens, milhares, dezenas, sem distinção de origem, trabalho e origem social, para a megalópole antinatural. Para o betão, o vidro, o alumínio da megalópole, destruidora da paisagem.

Como parece ter sucedido anos atras, numa certa região italiana, os quais habitantes protestando contra uma comissão de técnicos que foi mandado formular um projeto de vinculo paisagístico.

Gritava a gente - "O betão é riqueza, então queremos ser enterrados no betão" -.

(*Filosofia dei sentimenti*, Elio Franzini)

ORIGEM DA PALAVRA

Os gregos não tinham palavra certa para definir abstratamente a paisagem, mas tinham mais termos para indica-lo e descrevê-lo-iam com as sensações, através da revelação de um profundo sentido da natureza na totalidade do cosmo.

Ainda se a paisagem vem de uma representação recente, a sua ideia è antiqua e é vinculada ao sentimento de maravilha despertado da sua admiração.

No dicionário da língua italiana, o *Tommaseo-Bellini* do 1869, à voz *paesaggio*, liga-se a *paese* (aldeia) com duas definições: uma entendida como “grande extensão de território abitado e cultivado”, a outra no sentido de “uma inteira aldeia ou parte dessa em quanto escolhido a retratar em pintura”, exemplificando-a assim:

“Desde aquela janela vê-se uma graciosa distância de paisagem”.

Então a aldeia, si destinada a ser pintada, ou si mirada com olhar símil a aquilo do pintor, é promovida, por assim dizer, a dignidade da paisagem.

No popularíssimo *Larousse* encontram-se as palavras “*Paysage*, entendue du pays” e *Pays*, territoire qui présente une vue d’ensemble.

CONCEITO DA PAISAGEM

Definir a palavra paisagem não é tarefa fácil. E’ uma palavra de uso tão comum que já tomamos para adquirido o significado, uma palavra há muito tempo entrada de moda.

Mas a moda é coisa passageira e talvez tem a que ver com a paisagem o ser mutável.

A paisagem è em contínua mudança, mudança entendida como período de tempo difícil da entender pelo homem, acostumado à vida mais efêmera.

E’ uma diferente forma de definir a realidade, de facto uma conjugação entre este última e a mente, uma aproximação humana, aperfeiçoada no tempo para definir um conjunto de características típicas de uma área restrita. Estos limites são mesmo limitados da mente, da nossa capacidade de limita-la, conhecimento e experiencia. A sua delimitação não resulta fisicamente nem tem um limite fixo.

Não há dúvida de que o mais imediato nível de percepção de uma paisagem è a sua percepção estetica, através dos seus valores de cores, da sua harmonia, da sua beleza, e através de aquela caracterização unitária e dinâmica dos seus lineamentos, a *Stimmung*, compromisso entre ideia e realidade.

Para *Georg Simmel* a sua delimitação necessitava um certo estado de espirito, a *stimmung*, percebida como unidade autossuficiente, mas fazente parte do infinitamente mais extenso (totalidade natural).

Mas a paisagem è também espaço, em quanto, cada paisagem, real e imaginário, artificial ou espontâneo, è sempre reconduzível ao espaço.

Espaço (ou representação da paisagem pelos artistas), que ao mesmo tempo não ocupa o espaço. Desde que a discussão sobre a paisagem quer ser também um discurso de estética, paisagem è o espaço sob o qual aprendemos a nossa experiencia estética, mas permanece algo mais do mero espaço.

As últimas décadas são exemplo do que vem considerado puramente e exclusivamente espaço físico. Confirma disso podemos ter viajando pelas autoestradas, percorrer as zonas industriais ou os complexos turísticos parecendo blocos de betão armado caídos do céu.

Para *Dante Alighieri a Pianura Padana (Italia)* era doce (*lo dolce piano*), coisa muito diferente si comparada à definição dada dos engenheiros e projetistas de autoestradas, dividindo claramente à diversidade cultural, pela qual a paisagem é espaço, somente espaço, pelos quais o carácter da paisagem, ou para melhor dizer as suas características, nada mais são sinão adjetivos duma espacialidade nas mãos dos promitentes arquitetos.

Mas si a paisagem é definível como espaço, porque não o podemos dizer mesmo de um salão ou de uma praça? São todos característicos esteticamente na sua espacialidade. Então a paisagem além de ser espaço, é também algo mais.

É espaço limitado, mas aberto porque a diferença dos espaços fechados instaura um diálogo constante com o infinito.

Paisagem é um lugar bem definido, com características próprias e reconhecíveis, como metaforicamente poderíamos definir lembrando-nos uma pessoa. Eis aqui entra em jogo um particular que torna a paisagem em algo vital, as suas características (ou seu carácter), ou aquilo que o faz ser especial.

E a identidade da paisagem não é outra coisa que esta estratificação de características acontecidas em ordem cronológico, a construção entre o passado e o presente de tópicos que o distinguem para valores próprios do lugar, estética, biodiversidade e produtividade.

Neste ponto, da paisagem, diremos ainda como já feito antes, que é a representação espacial do tempo da natureza, natureza entendida como coisa efémera confrontada ao duradouro do tempo à qual podemos ver quando olhamos à corrosão e desfiguração das esculturas de pedra e bronze nas fachadas das igrejas e dos paços (da caducidade das mesmas obras humanas), mas também da evolução do curso de um rio ao longo dos milénios ou da conformação dos picos e das montanhas face à constante erosão do passar dos tempos.

O que não se tem que fazer é perder a alma dos lugares, nem passar pela homologação, uma espécie de “fantasmática” moderna do mundo.

Como afirma *Luisa Bonesio*, impõe-se o pré-histórico – e fascina – quanto mais o mundo devem mais futurístico.

Começam a ser raros os lugares incontaminados, onde o homem ainda não manifestou o seu mau gosto. Milhares de arquitecturas foram canceladas com construções substitutivas, tornando-se assim espaços anónimos e sem identidade. O belo na natureza nos levanta sensações de algo de irremediavelmente passado, de uma natureza perdida que o homem moderno substituiu com o sentimento de extrema saudade.

Cada paisagem é o produto, sendo efetivo no encontro entre homem e natureza, do fazer e do agir da natureza e do homem, as vezes resulta mais natural outras vezes mais humanizado. É uma realidade estética como também ética, cada paisagem é uma obra de arte em si: enquanto o pintor pinta um quadro, um poeta escreve uma poesia, um inteiro povo cria (pode criar) uma paisagem que constitui, como no caso da ribeira do porto de Lisboa caso da tese, o profundo reservatório da sua cultura, tendo as “marcas” do seu espírito.

O jogo entre arte e cultura e entre cultura e natureza cria paisagens da forma mais varia, indicadora no estilo e na arquitectura da cultura que a promoveu.

Estos lugares, modelados em conjunto com a natureza, tornaram-se lugares espelho da história, da cultura, da sociedade, específicos da organização política e económica. Por isso cada momento histórico pode ser identificado em cada paisagem, onde o homem deposita a sua relação com a natureza que encontra.

Hoje em dia, há uma produção contínua de horrores por parte do homem e é difícil pensar em como a parar.

Em geral o problema consiste em que em Europa construiu-se nos últimos cinquenta anos dez vezes mais de todos os séculos precedentes, e com gosto estético cem vezes inferior.

De facto ninguém pode dar o bom gosto a quem não o têm.

Isso passou as cidades da mesma forma que com as paisagens.

O que nos podemos desejar é um maior sentido de responsabilidade para o bem comum.

Com o horror estamos agora a conviver no oitenta por cento dos nossos dias, enquanto o belo ideal mal resiste somente só pensando ao passado, a perfeição das formas das construções clássicas, a harmonia presente em uma fotografia velha de 80 anos de uma praia ainda parcialmente intacta.

A história – escreveu *Marc Bloch* – é antes que tudo, a ciência de uma mudança e a paisagem é a história de todas as mudanças, naturais e humanas.

O homem moderno, sendo ele já não parte da natureza, procura-a e encontra-a na forma da paisagem, na tentativa de reconciliação causada pela rutura drástica entre o homem e o todo-natural, o que para os modernos é o resultado do divórcio: o homem de uma parte, a natureza na outra.

E' estranho pensar que a paisagem tenha a que ver intimamente com as praças e ruas e líneas de água duma cidade. As vezes a extensão do espaço têm nela os requisitos de finitude e abertura que permite, com olhar atento de um viajante, de reconhecer a paisagem parte do ambiente no qual se encontra.



IMAGEM 1 : fotografia do autor

Acontece no caso de uma cidade que se encontre por exemplo aos pés de alturas, onde poderíamos dizer que o ar tem uma consistência diferente, um atmosfera especial, espaço no qual cidade e paisagem compenetraram-se, e não saberíamos definir com certeza onde termina o espaço urbano e começa o espaço paisagístico.

No caso de Lisboa, o limite, as vezes, é marcado apenas pelas águas do rio, mas isso limite mais que dividir, as une.

A RELACAO CIDADE/RIO

Localizada na margem direita do estuário do rio Tejo, sensivelmente a meio da costa litoral portuguesa, Lisboa foi e é marcada pelo contexto em que se insere.

Desde a antiguidade a razão de ser da cidade associava-se às navegações e ao comércio e assim, o futuro desenvolvimento da cidade capital “do regno” cresceu junto ao lado dos estaleiros navais e finalmente uma cidade que definitivamente encontrava no rio e no mar a sua razão de existir, a sua riqueza, a sua íntima vocação.

Uma das questões fundamentais da atualidade é a relação da cidade com o rio, questão muito relacionada com a ocupação e utilização (atual ou prevista) da zona ribeirinha.



IMAGEM 2 : fotografia do autor

Esta zona tem sido, e provavelmente continuará a ser, fonte de acesa discussão e polémica, constituindo portanto um atual e importante desafio.

Hoje em dia a costa da cidade continua a ser 15 km de expectativa.

BREVE HISTORIA DA RIBEIRA OCIDENTAL:

CRONOLOGIA DO PORTO DE LISBOA (mapas cronológicos)

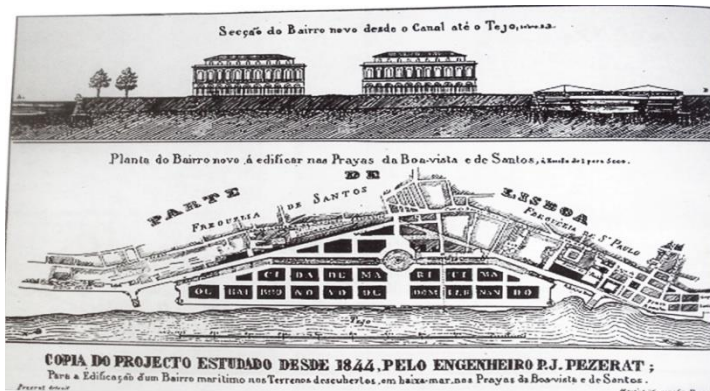


IMAGEM 3 : estudo do projeto (P.J.Pezerat, 1844)

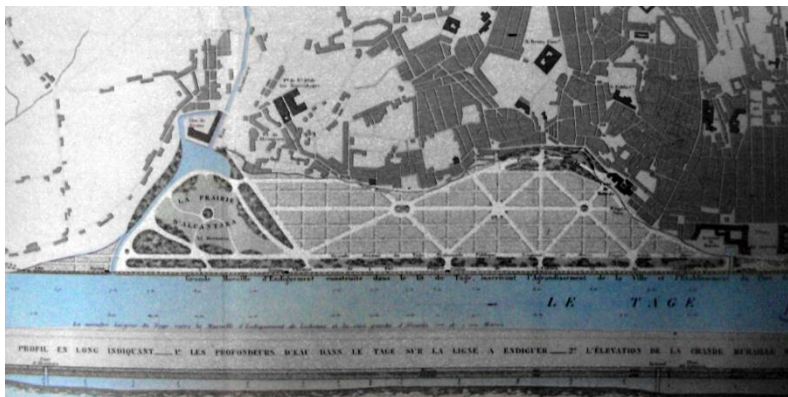


IMAGEM 4 : plan particulier pour le ville de Lisbonne (T. de Garmond, 1870)



IMAGEM 5 : linha de costa em 1871 (revista *Arquitectura*, 1980, p.19)



IMAGEM 6 : projeto (pelo engenheiro H.Hersent, 1885)

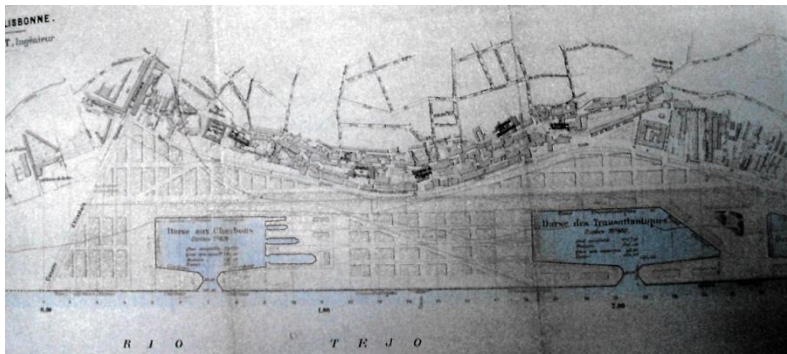


IMAGEM 7 : ideia pelo projeto do Porto de Lisboa (1890)

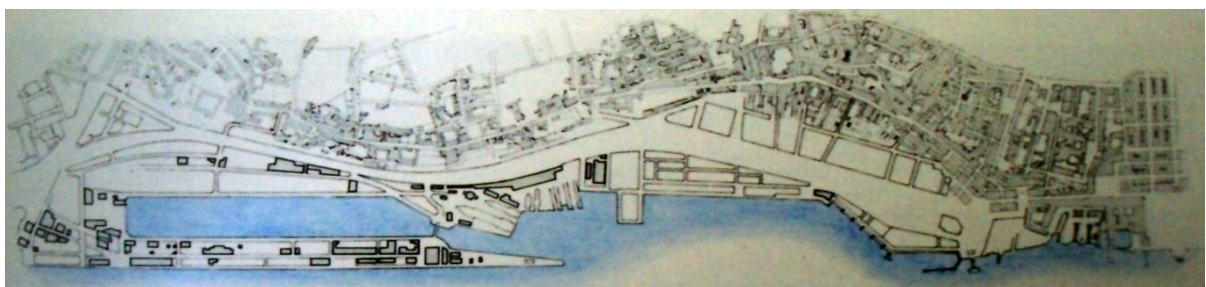


IMAGEM 8 : linha de costa em 1911 (revista *Arquitectura*, 1980, p.29)

O ATERRO DE BOA VISTA

O aterro (da Boavista) começa a entrada de Alcântara e chega ao Cais do Sodré. A ideia de aterrar a praia da Boa Vista “roubando cinquenta toesas ao rio” vem do tempo do rei D. João V, como fundamento para realização do vago projeto de um porto. Antes era toda

orla marginal velha, quando o mar batia no paredão das tercenas, e per aqui cheirava a maresia, e a cereais quentes pelo repouso nos porões.

O francês *Lebois* levantava em 1852 a planta da praia de Boa Vista e, em 1855 começou a ser engolido, gradualmente, o areal. Em 1858 entrou a aterrar-se a parte entre o Forte de São Paulo (praça de D.Luis) e a praia de Santos, que babujava o fundamento do antigo Paço Real, Palácio dos Marqueses de Abrantes.

Em 1858-1859 abriam-se ruas ou boqueirões transversais e construiu-se a rampa de Santos à Janelas Verdes.

Para se rasgar a Rua 24 de Julho nesta zona expropriou-se a Câmara à Casa de Abrantes e à da Asseca (cuja frontaria de Palácio ficava na Rua das Janelas Verdes) alguns terrenos, demolindo também barracas na praia existente.

A muralha de Santos data precisamente de 1860.

O certo é que, a despeito da relativa lentidão da obra, cujo aspecto caótico bem se compreende, em 1865 o Aterro estava concluído até a Ribeira Nova, e em 1867 até ao Arsenal da Marinha, já com muralhas.

E' do ano 1867 que, com o possível rigor, se pode datar o Aterro. A designação de Rua 24 de Julho, mais tarde convertida em Avenida, é anterior à conclusão do Aterro.

ESTACAO MARITIMA DE ALCANTARA

A Estação Marítima de Alcântara foi construída na década dos 40, tal como a da Rocha Conde de Óbidos, no quadro de um plano de modernização dos equipamentos portuários da cidade, promovido pela então Administração Geral do Porto de Lisboa.

Ate a essa data, o movimento de passageiros era feito em instalações improvisadas, nos diferentes cais onde atracavam os paquetes. Projetada pelo arquiteto Pardal Monteiro, para facilitar a atividade no cais e dar ao passageiro a melhor comodidade, foi inaugurada em 1943. Consiste num edifício de linhas elegantes e modernas, com estrutura em betão armado, com um piso inferior para as bagagens e um superior mais cuidado, onde acedem os passageiros. Neste último destaca-se um amplo vestibulo central e uma nave alongada de cobertura curvilínea, onde se encontram as pinturas murais de Almada Negreiros (agora um auditório). O conjunto, considerado um das obras mais importantes do artista, subdivide-se em dois trípticos e duas figuras avulsas alusivas à vida da cidade no seu quotidiano.



IMAGEM 9 : cortes da estação Marítima de Alcântara (por P.Monteiro, anos '40)

Um extenso terraço percorre toda a fachada, prolongando-se em ambos os lados para além do edifício. O edifício compreendia uma galaria exterior à estação com cerca de 200 metros, que comunicava com os barcos através de “*passerelles*” de embarque e desembarque, montadas sobre pontes rolantes, para evitar a aglomeração de pessoas que iam despedir-se ou esperar passageiros.

Pardal Monteiro tratou a frente norte numa rigorosa articulação de volumes, enquanto, do lado sul, a frente é plana associando-se claramente ao percurso da galaria elevada.

Se o projeto do arquiteto tivesse tido ultimado, a estação de Alcântara seria completada com uma torre semáforo no extremo poente, simultaneamente farol e miradouro, dotada de um feixe vertical de luz, de modo a criar uma atmosfera feérica, assinalando o edifício à noite.

Devido ao extenso alargamento do cais efetuado na década dos 80, a Estação Marítima de Alcântara deixou de ter condições para desempenhar cabalmente a sua função, ao mesmo tempo que a extinção da maior parte das carreiras de passageiros viu reduzido o seu movimento. Neste sentido, disponibilizou-se para alguns projetos que permitissem concretizar o acordo estabelecido em 1995, entre a Administração do Porto de Lisboa e o Instituto Português de Museus, nomeadamente o Museu do Design e o depósito da coleção de arte contemporânea da Fundação Luso-Americana, que não venceram.

ROCHA DO CONDE DE OBIDOS

As escadarias da Rocha Conde de Óbidos (o atual foi construído em 1880-1882), ou Rochedo, era pertença da casa Sabugal-Óbidos, cujo Palácio (hoje da Cruz Vermelha) se debruça sobre a Avenida 24 de Julho. Escadaria que permite vencer a diferença de cota entre o Jardim de 9 de Julho e a Marginal, é já memória da cidade do fim do século XIX.

Do outro lado da linha encontramos as conhecidas docas, cais acostável, Posto Marítimo de Desinfecção, ponte giratória e oficinas navais da Administração do Porto de Lisboa, estas arrendadas, por dez anos, desde 1937 à Companhia União Fabril. É neste sítio que se situa o coração do Porto de Lisboa.

“A extensão do porto é de 25 quilómetros, e a sua área de molhes ocupa 8.736 hectares. As suas cinco docas secas variam em comprimento, entre 42 e 180 metros, e as duas carreiras de construção tem, uma 120, e a outra, 150 metros.”

No entanto a construção da doca de Alcântara, o prolongamento do Aterro e da Rua 24 de Julho até Alcântara e a implantação das linhas de caminho-de-ferro traduziram uma distanciação física e cultural da frente portuária.

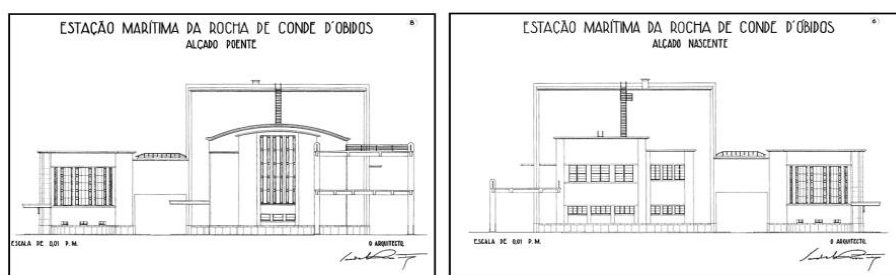


IMAGEM 10 : cortes da estação Marítima da Rocha Conde d'Óbidos (por P.Monteiro, anos '40)

A zona ribeirinha está hoje em pleno processo de reconversão, no sentido de um consumo decrescente de espaço; no entanto, não só o caminho-de-ferro mas também a rua mesma continuam a constituir uma barreira intransponível entre Lisboa e o estuário do Tejo.

Nela se incluem valores como os das arquiteturas industriais do início do século, ou dos próprios equipamentos portuários, de que é exemplo notável a gare marítima da Rocha Conde de Óbidos, inaugurada em 1945.

Projeto do arquiteto Pardal Monteiro, a sua decoração mural coube ao pintor Almada de Negreiros (igual que a Doca de Alcântara-Mar) e constitui peça-chave da pintura portuguesa deste século.



IMAGEM 11 : docas secas da Rocha Conde d'Óbidos (Arquivo Fotográfico Municipal)

A DOCA DE ALCANTARA

A doca de Alcântara é a doca principal da cidade, a maior e de mais fundo, e aplicável por isso mesmo aos navios maiores de grande calado. Começa junto ao antigo caneiro de Alcântara e termina nas alturas da Rocha do Conte de Óbidos.

O muro acostável que a limita exteriormente tem de extensão 1500 metros. Esta doca, cuja superfície molhada e abrigada é de cerca de 18 hectares, oferece uma entrada superior a 30 metros na sua parte mais estreita. Em vez a superfície dos cais marginais orça por 100.000 metros quadrados, e a largura é de 75 metros.

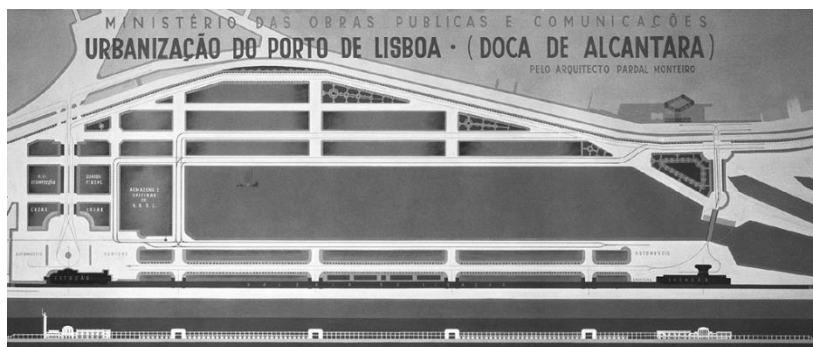


IMAGEM 12 : plano de urbanização do Porto de Lisboa (por P.Monteiro)

A face interior dos molhes desta doca é em rampa, havendo, adjacente ao angulo noroeste, uma rampa de varadouro com 300 metros de extensão.

O muro do cais que a limita exteriormente, e que suporta o terraplino nos pontos onde que não existe doca, vai em alinhamento reto desde o caneiro de Alcântara ate a Praça do Comercio, prosseguindo depois uma curva de 2500 metros de raio ate a Estação dos Caminhos-de-ferro em Santa Apolónia.

Com o passar do tempo as inovações nas tecnologias de transportes foram desvalorizando as vias e os meios aquáticos, o que a par cm o fim do Imperio Colonial, tornaram cada vez menos atrativas, porque cada vez menos lucrativas, as atividades portuárias.

Os novos sistemas de carga e descarga reduziram substancialmente as necessidades de força de trabalho e os cais e as docas, antes a pulsar de vida, tornaram-se em lugar desertos, de aspeto cada vez mais repulsivo.

Ma s a cidade e o rio continuaram vivos e outras pressões e valores se foram impondo: A beira do rio estão livre s alguns dos espaços mais vastos e com melhor centralidade na cidade:

Apesar das acessibilidades não serem das melhores, existem condições que permitem inovar em termos de utilização, gerando novas e maiores mais-valias.

Assim surgem iniciativas, umas mais ou menos espontâneas, outras integradas em intervenções planeadas onde se definem novos usos de modo a desenvolver funções que requalifiquem e valorizem estes espaços.

A DOCA HERSENT

A empreitada das obras de ampliação do porto fora dada a um engenheiro francês, de fama europeia, *Hersent*. As obras deviam custar 10.800 contos e estariam completas em dez anos. Depois de tantas tentativas infrutuosas se fez muito para melhorar o porto, embora não se tivesse sabido evitar-lhe o sacrifício de uma avultada porção da sua formosura.

Na margem setentrional do Tejo encontram-se hoje as docas de marés do Bom Sucesso, de Belém, do Santo Amaro, de Alcântara, da Alfandega e do Terreiro do Trigo, docas secas ou de reparação e um plano inclinado. Das três primeiras, construídas a jusante da doca de Alcântara, a do Bom Sucesso é destinada a embarcações de quarentena, e as de Belém e Santo Amaro a embarcações costeiras e fluviais.

A RIBEIRA NOVA

Nasceu depois do terremoto, em 1771, e consistia apenas de 132 telheiros e cabanas. Cento e onze anos passados, foi inaugurada a nova praça parcialmente coberta, projeto de Ressano Garcia aprovado em 1876. Pouco tempo depois, o mercado sofreu um incêndio. Em 1900, está e estará em obras de reconstrução, mas funciona todos os dias.

Possui, fora das portas, esta animada praça do peixe, e só nos anos 30 estaria o mercado totalmente remodelado, com novas fachadas e nova cúpula. A praça do peixe seria então coberta, como se mantém nos anos 80.

O ATERRO

Salvaguardando as tradicionais funções da Boavista - quais armazéns de bens, recolha das embarcações – Carlos Mardel previa equipá-lo e articulá-lo numa avenida arborizada para uma circulação mais qualificada, e implantar-lhe zonas residenciais ordenadas a partir de uma praça monumentalizada por equipamentos específicos.

Que o espaço desta praça viesse a manter-se, no projeto de mais de um século depois, como eixo fundamental de distribuição sugere que os sentidos possíveis de crescimento de uma cidade não são nunca um conjunto infinito de possibilidades mas as resultantes complexas de memórias e pertinências funcionais, longamente cimentadas.

Este esplendoroso projeto, como outros colaboradores por Mardel para a Lisboa Joanina não teve sequer início de realização, devido por opção por Mafra e a larga doença do monarca.

E apesar do conservado, não inspirou nenhum dos engenheiros ou arquitetos que, a partir de 1840, se vão a debruçar sobre o aterro.

Mas o que irá ser elaborado aproxima-se, em termos de utopia de projeto, muitas vezes da conceptualização do Mardel.

Mas na falta do suporte absolutista que D.João V e Marques de Pombal imprimiam as suas obras, o realmente executado afasta-se definitivamente de uma ideia coerente e grandiosa. Confirmando mais uma vez que, pelo menos em Lisboa, os fracos tempos políticos nunca possibilitaram realizações significativas.

No início do século XIX, aproveitando esta evolução natural do recuo do rio, a Câmara pressionada pelos interesses de comerciantes e industriais, e também para aumentar os seus proventos, realizou numerosos aforamentos, quase sempre estreitíssimos lotes, dispostos em fiadas adjacentes que, sem normas, iam aterrando os lados da margem. Em 1823, iniciou-se uma tentativa triste de ordenamento, através da abertura de três boqueirões, mais ou menos paralelos entre si mais confluindo pelo rio, que no projeto assinado por Malquias Ferreira Leal (arquiteto da cidade), aparecem emblematicamente designados por rua da Constituição, substituindo as do Cais do Tojo e da Regeneração. O fim do breve primeiro período liberal comprometeu a intenção, adiando por vinte anos, tomada de decisões.

De facto é só a partir da década de 1840, a zona de Boa Vista adquire movimento expansionista, acompanhado de alguns melhoramentos municipais.

O aterro era entendido como uma melhoria da comunicação da cidade com o Rio, assegurando em quase toda a parte um desembarque comodo e seguro, com grande lucro pela maior parte dos prédios.

Sem se compreender o que de facto se estava iniciar: uma rutura definitiva de usos antiquíssimos que iria isolar toda aquela frente de Lisboa de contacto operativo com o Tejo.

Memoria descritiva de Pezerat (1858) – o seu objetivo final era apresentar esta parte da cidade como a mais aceita da Capital, substituindo as estacarias e os charcos que até hoje desferirão este primeiro plano do “belle amphitheatre” de Lisboa, e aterrarão a sua salubridade -.

Pezearat foi encargado de desenhar a Praça D.Luis I, mas o seu projeto denotava a dificuldade de assumir a Avenida 24 Julho como frente urbana, pensando-a a partir do alinhamento fundamental que era a Rua Direita de São Paulo (e também dos condicionalismos edificados) e que provoca uma desastrosa angulação sobre o Aterro de Boa Vista. Criticas mordazes que então foram publicadas sobre o conjunto das obras em curso, referindo-as como “um jogo de linhas paralelas convergentes a semelhança das espinhas de um bacalhau”, terão pressionado a correção do desenho substituindo por uma praça por uma praça rigorosamente retangular, isolando a envolvência para privilegiar o palco da nova avenida.

De facto, nunca se resolveu a contradição entre o pretender-se mante-lo como verdadeiro bairro industrial, que já era, e a pretensão de ele fazer habitações saudáveis com grandeza decorativa, boas linhas arquitetónicas e boas disposições internas com dimensões amplias e regulares, a fim de se atender a boa higiene dos novos prédios, a implementar em quarteirões com grandes logradouros centrais formando pátios, jardins, etc.. Mas falhara como intenção de requalificação imagética.

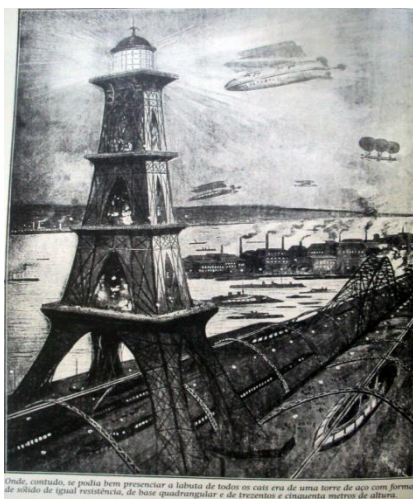


IMAGEM 13 : imagem utópica (final sec. XIX)



IMAGEM 14 : imagem utópica (final do sec. XIX)

Os passeios aí propostos, com largura de 10 metros, podiam-se por de verão bancos fora das casas para se tomarem refrescos ao ar livre, mais uma vez “como acontece em Paris (...)”, a Grande Avenue du Tage, Promenade Publique... Este belíssimo desenho, utópico mas racional, era naturalmente um repto fantasmático que, no entanto, representava bem os desejos e frustrações da contemporaneidade.

Geração dos 70, sonhando para Lisboa a grandeza de Paris.



IMAGEM 15: Lisboa no anno 2000 (final do sec. XIX)

Hoje ainda vale a pena olhá-lo como imagem provocatória do que, entretanto, Lisboa continua incapaz de fazer.

Na época ninguém nele se deteva mas, em 1906, “considerado que o espectáculo oferecido pela capital a quem desembraca do aterro é um insulto à higiene à estética ao patriotismo”, propunha-se que a camara estude um plano pombalino do futuro cais. Era o projeto não pombalino mas joanino de Carlos Mardel...

CONCURSO SOBRE “A CIDADE E O RIO”

Em 1988 aconteceu o ano da comemoração do Descobrimento da passagem para o Índico, e a Associação dos Arquitetos Portugueses organiza um concurso de ideias e uma série de eventos.

A zona ribeirinha de Lisboa é simultaneamente uma das chaves do processo de renovação da cidade e uma das chaves da afirmação contemporânea da vitalidade da cultura portuguesa.

As premissas à atenção dos concorrentes eram as seguintes:

- A cidade não é o somatório de várias componentes e os seus problemas não se resolvem casuística e separadamente;
- A defesa do património arquitetónico é indissociável da realidade urbana, da vida e do uso dos sítios;
- A atividade portuária é cidade – elemento indissociável da centralidade que a cidade oferece, rentabiliza-a com a sua própria vitalidade;
- A renovação urbana, a recuperação são processos económicos. Recuperar pode ser mais barato do que fazer a partir do nada;
- A cidade é o sítio e a memória, valores históricos, paisagísticos, económicos e simbólicos estão ligados ao rio;
- A cidade é centralidade, transportes, comércio, comunicação, cultura, mudança, morte e renascimento

A área em exame é a Zona Ribeirinha de Lisboa de hoje, 15 quilómetros de conflitos urbanos com degradação e obstrução viária e ferroviária, terciarização e obstrução visual e abandono de alguns dos melhores espaços da cidade.

Embora continuem a existir algumas fábricas em Alcântara verifica-se uma tendência para a terciarização da zona e muitas das fábricas foram transformadas em edifícios de escritórios ou em locais de comércio e de lazer.

Como se refere *Teresa Barata Salgueiro* “Alcântara está a perder o seu carácter de bairro industrial e operário, ao que não é estranha a rutura que se deu entre as atividades secundárias e a população residente”.

Por outro lado a construção de novos eixos viários afetaram várias unidades industriais e nalguns casos determinaram o seu desaparecimento.

As dificuldades de acesso e a ocupação intensiva do espaço, que impediu a ampliação das fábricas, foram razões que nas últimas décadas levaram a transferência de várias empresas para outras zonas.

O PORTO DE LISBOA (EVENTOS)

O porto de Lisboa, principal porto do País, situa-se no estuário do rio Tejo, estende-se por cerca de 25 km.

Foram vários os planos e projetos elaborados para o porto de Lisboa ao longo dos anos.

Porém, nunca (...) se empreenderam obras que obedecessem a um plano estudado (...), e que tivessem por fim, juntamente com a comodidade e a segurança dos navios, o melhor regime das águas, e a conservação do estuário do Tejo, dos seus ancoradouros e da sua magnífica barra.

Destinadas exclusivamente a melhoramentos locais e à satisfação de exigências restritas, e porventura urgentes, consistiram sempre essas obras em cais e pequenas caldeiras para serviço de géneros da mesma natureza, ou de embarcações da mesma proveniência (...). Portanto, tudo se limitou a pequenas obras, restritas a um ou outro ponto, sem subordinação a um plano geral cuidadosamente estudado.

Visando alterar o estado e as condições em que se encontrava o porto da capital, foi nomeada uma comissão pelo Ministério da Marinha, a 9 de Setembro de 1871, com o fim de estudar e

apresentar as bases de um plano de grande fôlego para o melhoramento do porto de Lisboa. A 19 de Dezembro de 1873, a comissão apresentava o seu relatório, enumerando as obras e melhoramentos necessários, orçando provisoriamente o seu custo em 8.200.000 réis, e estabelecendo um prazo de 10 anos para a conclusão de todos os trabalhos.

Porém, o assunto não teve seguimento durante largo período.

Em 1877, o engenheiro inglês *Abernethy*, tendo sido chamado a Portugal para examinar os portos de Lisboa e do Porto, e propor o que julgasse mais conveniente para o seu melhoramento, apresentou ao Governo um projeto de obras para o porto da capital, o qual se propunha executar sem quaisquer encargos para o Estado, apenas a troco dos terrenos que fossem conquistados ao Tejo.

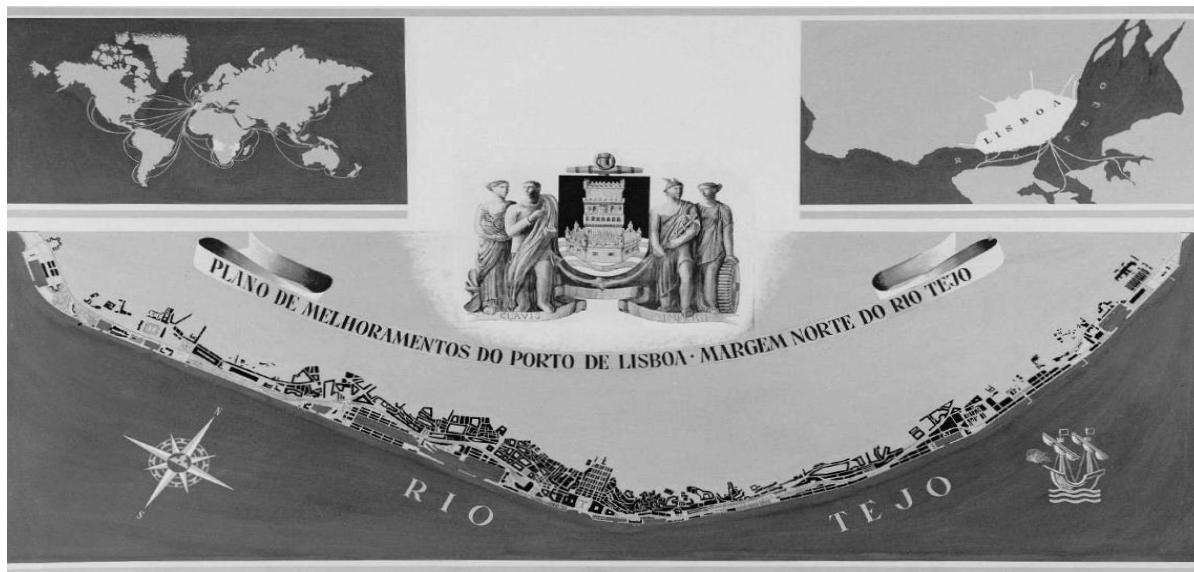


IMAGEM 16 : Plano de melhoramentos do Porto de Lisboa (anos '40)

Porém, por não haver ainda o Governo fixado as suas ideias sobre qual o plano geral das obras, a concessão não se fez.

A questão do melhoramento do porto de Lisboa ia interessando, não só os profissionais estrangeiros, mas também os nacionais. E a 3 de Maio de 1879, o engenheiro *Manuel Raymundo Valladas* publicava, na Revista de Obras Públicas e Minas, uma memória e projeto sobre o melhoramento e obras que julgava deverem ser levados a cabo no porto da capital. Em 1880, o engenheiro inglês *John Coode*, convidado em nome do Governo Português a examinar os portos do Porto e de Lisboa e a expor o que julgasse apropriado para lhes melhorar o serviço marítimo, apresentou, em Julho de 1882, o seu relatório sobre o porto de Lisboa.

As obras e o melhoramento, que julgava necessários, foram orçados em 1.224.840 libras esterlinas, ou 5.151.780 réis. Porém, não teve também este projeto qualquer andamento.

Entretanto, no seio da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses, as discussões, sobre os projetos elaborados, sobre as propostas apresentadas e sobre os diversos artigos de jornal, que sistematicamente se publicavam, eram constantes.

A questão do melhoramento do porto de Lisboa estava, nesta altura, no centro das atenções e preocupações. E, neste contexto, a conferência do engenheiro *João Veríssimo Mendes Guerreiro*, a 6 de Maio de 1882, ao pôr em relevo as favoráveis condições naturais do porto de Lisboa, tornou mais visível o descuido a que se votara o porto, quando comparado com outros portos marítimos e comerciais estrangeiros.

Esta conferência acabou por constituir o ponto de partida para a decisiva ação de melhoramento do porto.

A 16 de Maio de 1883, era nomeada uma comissão cujo propósito era o de fazer a síntese de todos planos e projetos apresentados, até à data, para as obras e melhoramentos do porto de Lisboa.

A 6 de Março do ano seguinte apresentou a comissão dois projetos, com os seus competentes relatórios, um da maioria, outro de um dos seus vogais, constituindo voto em separado.

Julgava ainda a comissão ser mais conveniente executar as obras por empreitada geral por meio de concurso público.

Era a comissão composta por publicistas, negociantes, funcionários aduaneiros e engenheiros hidrógrafos.

O porto ia ser composto por cais marginal, a construção de docas de marés e de flutuação, docas de reparação, pontão ou cais flutuante, pontes giratórias, vias-férreas e sua ligação com a estação do caminho-de-ferro, aparelhos de descarga e telheiros para mercadorias e os relativos sistemas de esgotos.

Contudo, os projetos de *Hersent*, *Reeves* e do Grupo Nacional encerravam muitos esclarecimentos e indicações úteis, que podiam ser aproveitadas para a elaboração de um plano definitivo que servisse de base à adjudicação das obras.

Ao concurso apenas foram apresentadas duas propostas, a de *Hildenert Hersent*, que orçava as obras em 10.790 contos de réis, e a de *Frederico William Reeves*, que não se encontrava de acordo com os critérios estabelecidos no regulamento.

No seu relatório, datado de 5 de Abril de 1887, julgava a comissão que podia ser aceite a proposta do construtor *Hildenert Hersent*; sendo por portaria de 9 de Abril de 1887, determinada a adjudicação das obras que constituiriam a 1ª secção do plano geral dos melhoramentos do porto de Lisboa, pela quantia de 10.790 réis, ao proponente *Hersent*.

O contrato foi finalmente assinado a 20 de Abril de 1888, e previa-se a conclusão de todos os trabalhos num espaço de dez anos, contados a partir da data da aprovação do projeto definitivo de execução.

Firmado o contrato das obras do porto de Lisboa com o construtor francês, *Hildenert Hersent*, os interesses feridos de alguns, o despeito de outros, e por ventura outras causas, que em geral no nosso País em todos os negócios públicos, e até às vezes nos particulares, costumam influir e transplantar as questões para o campo da política, levantaram na imprensa e na câmara dos deputados uma verdadeira cruzada contra ele e contra o Governo (...).

Poucas vezes se tem levantado no nosso País uma campanha tão violenta e apaixonada, como a que por ocasião do contrato das obras do porto de Lisboa se levantou então.

Esta campanha de descrédito chegou até aos altos poderes do Estado e fez-se eco no Parlamento, de onde resultou que por parte do Governo se nomeasse uma comissão parlamentar de inquérito aos atos anteriores, referentes à abertura do concurso, à adjudicação da empreitada e à aprovação definitiva do projeto das obras do porto de Lisboa.

Concluiu-se, contudo, que se tinha agido sempre segundo a lei, sem qualquer favoritismo.

A 9 de Julho de 1887, *Hersent*, em conformidade com o contrato estabelecido com o Governo, apresentava o seu projeto definitivo, o qual foi aprovado.

Assim, por portaria de 8 de Outubro de 1887 foi marcado o início das obras para o dia 31 de Outubro, dia do aniversário do monarca D. Luís I.

O dia 13 de Abril de 1892, *Hersent*, dirigindo-se de Paris ao Governo Português, declarava que, não havendo sido atendidas as suas reclamações e tendo esgotado os seus recursos, se via obrigado a suspender todos os trabalhos, reservando-se no direito de pedir a indemnização dos prejuízos, e a rescisão do contrato.

A 4 de Junho de 1892, o ministro das Obras Públicas, ao tempo, Pedro Vítor da Costa Sequeira, nomeou uma comissão para avaliar a pertinência dos pedidos do empreiteiro.

Chegando-se à conclusão de que o Governo, de acordo com as leis vigentes e nos termos do contrato de 20 de Abril de 1887, não tinha obrigação de atender às reclamações de *Hildenert Hersent*, devendo sim intimá-lo a dar inteira execução ao referido contrato.

Julgava, contudo, a comissão que se podia prorrogar o prazo para a conclusão da empreitada, por mais cinco anos, de modo a facilitar os encargos e pagamentos.

Apesar dos esforços para se chegar a uma solução, a questão continuava sem se resolver, vendo-se o empreiteiro obrigado a restringir, cada vez mais, os seus trabalhos.

Por portaria de 18 de Julho de 1892, o Governo negou ao empreiteiro o pagamento da diferença do câmbio que este havia requerido, e intimou-o a dar inteiro cumprimento ao seu contrato.

Hersent declarou suspensos todos os seus trabalhos, logo no dia seguinte, considerando rescindido o contrato e apresentando a conta do que lhe era devido, 451 contos.

Esta questão só foi resolvida, em 1894, em tribunal arbitral, e com a realização de novo contrato a 8 de Maio de 1894, e a liquidação do antigo, datado de 20 de Abril de 1887.

Em 1903, estando quase terminadas as obras da 1ª secção do porto de Lisboa, era já visível que seriam necessárias outras obras e providências para equiparar o porto de Lisboa aos outros portos comerciais estrangeiros.

Por seu lado era necessário decidir o que seria conveniente fazer para que a exploração do porto não sofresse qualquer interrupção, quando, em Maio de 1907, a empresa de *Hersent* tivesse de entregá-la ao Governo.

Começou-se, pois, a estudar o melhor modo de administração e exploração a que devia submeter-se o porto da capital.

Em relação às obras e melhoramentos necessários, a comissão registou a falta de:

- armazéns e máquinas;
- um serviço permanente de dragagens;
- a necessidade de construção de um molhe de proteção em Santos;
- um melhor aproveitamento da doca de Alcântara.
-

Exige uma solução rápida sobre o assunto o futuro do nosso porto, e a justa remuneração de todos os sacrifícios feitos até hoje para os melhoramentos dele.

Tem isso, porém, um prazo fatal. É mister não o deixar passar. A necessidade constante de obras e melhoramentos é justificada pelos contínuos avanços dos volumes de comércio e pelo cada vez maior tamanho das embarcações.

Reside aqui a necessidade constante de se dotar o porto da capital com fundeadouros cada vez mais profundos e mais amplos.

O porto de Lisboa, tratando-se do principal porto do País, servindo a região com maior potencial económico, era de esperar que fosse este o melhor e mais bem apetrechado porto nacional.

E de facto, era-o.

Porém, apesar das grandes obras levadas a cabo pelo construtor francês *Hildenert Hersent*, a que já nos referimos, muito havia ainda a fazer para que o porto de Lisboa se encontrasse ao nível dos portos comerciais estrangeiros.

As suas excelentes condições naturais de acesso, de abrigo, de extensão e de fundeadouros, numa época em que evoluíam, acelerada e continuamente, as dimensões dos navios, as capacidades de carga e a velocidade das transações, não eram já condições suficientes.

No alvorecer da República os serviços do porto de Lisboa eram ainda bastante deficitários, não obstante os esforços que se vinham fazendo.

Nos finais de 1911, o Conselho de Administração do porto de Lisboa apresentava um relatório com uma breve indicação dos trabalhos e melhoramentos concluídos e projetados para o desenvolvimento do porto.

Dizia esse relatório que se tinha aumentado a área coberta destinada à armazenagem de mercadorias, a qual era muito reduzida em 1907 e estava acarretando grandes dificuldades e prejuízos.

Desse ano até 1911, construíram-se doze novos armazéns e ampliaram-se três já existentes, passando a área coberta de 14.003 m² para 33.813m², um aumento de cerca de 143%. Esta ampliação justificava-se pela crescente procura que tinham os armazéns dos três entrepostos do porto:

- entreposto de Santa Apolónia;
- Santos;
- e o chamado “dos produtos coloniais”.

Os benefícios do regime livre, em que se podiam depositar as mercadorias, atraíam bastante a navegação.

O relatório referia ainda outros melhoramentos: reparações nos acessos aos cais e terraplenos; aplicação de iluminação elétrica dos armazéns dos entrepostos de Santa Apolónia e dos produtos coloniais; aquisição de alguma nova maquinaria para as oficinas das docas de reparação na Rocha do Conde de Óbidos, maquinaria essa mais conforme às novas necessidades da navegação; e a construção de um novo edifício destinado à Administração e aos escritórios da Exploração do Porto de Lisboa.

Em todos estes melhoramentos, calcula-se terem sido despendidos mais de 30.000 contos de réis.

Em 1912, abria-se um concurso para o melhoramento da doca de Alcântara, a qual, sendo a maior doca do porto de Lisboa, se encontrava incompleta desde 1892.

Foi a obra adjudicada ao empreiteiro espanhol *Uribasterra*.

Por portaria de 7 de Outubro de 1913, foram mandadas estudar, por uma comissão especialmente nomeada para o efeito, as obras que se deviam levar a efeito na 3^a Secção do porto de Lisboa, de forma a satisfazer-se o progressivo desenvolvimento comercial e industrial dos estabelecimentos situados a montante de Santa Apolónia e também para proporcionar à Companhia dos Caminho-de-ferro Portugueses maior espaço para as suas instalações.

A 11 de Agosto de 1916, o Conselho Superior de Obras Públicas e Minas dava o seu parecer positivo em relação à proposta apresentada pela comissão e, por portaria de 30 de Janeiro de 1917, era aprovado o projeto.

Porém, a conjuntura da guerra, a substituição da Direção e Administração do porto de Lisboa, e as negociações entre a Administração do porto e a Companhia dos Caminhos de-Ferro Portugueses, no sentido de se levar a efeito uma troca de terrenos entre as duas entidades, levaram a que o assunto ficasse pendente.

A questão só viria a ser retomada em 1929, tendo o projeto definitivo e o respetivo orçamento. Em 1916, contratava-se com a Sociedade de Construções e Reparações Navais, sucessora do empreiteiro *Hersent*, a construção de duas novas docas de reparação e, pela mesma época, construía-se também o primeiro armazém de carácter definitivo, em betão armado.

Uma nota para assinalar a fraca qualidade das obras levadas a termo até então, razão de constantemente terem de ser reparadas e reconstruídas, gastando-se capitais imensos, que seriam evitáveis se se apostasse, desde logo, em construções duradouras e materiais mais resistentes.

A partir de 1918, notando-se um crescente aumento ao nível do volume de passageiros no porto, começou a ponderar-se a construção de uma estação marítima no cais de Alcântara. Porém, este assunto não teve resolução antes de 1927.

Em 1921, o porto de Lisboa contava já com 6.584 m lineares de cais acostáveis, uma área coberta de armazéns e telheiros de cerca de 80.000m² e um equipamento que compreendia, além de mais de 50 guindastes elétricos, hidráulicos e a vapor, um importante material terrestre e fluvial.

Havia sido também elaborado um plano de obras e realizações que, no entanto, as condições adversas deixadas pela I Grande Guerra não permitiram levar a cabo.

Entre 1921 e 1926, a inflação e depreciação da libra impediram que, também no porto de Lisboa, se obtivessem os capitais necessários à realização de melhoramentos e apetrechamentos.

O porto de Lisboa, apesar de todas as instabilidades e dificuldades, políticas e económicas, e das debilidades dos seus serviços, evidenciadas nos anos de guerra, acabou por ser, no contexto nacional, o porto que maiores benefícios recebeu do Estado.

Situação justificável por se tratar do porto da capital.

Ao longo de todo o período republicano, foi o porto de Lisboa que maior número de diplomas legislativos originou e que maior número de dotações recebeu.

Estudo interessante seria o de tentar esclarecer, de entre os montantes legislados, quais terão sido os efetivamente aplicados.

CONCLUSOES RESPEITO AO PORTO DE LISBOA

Enquanto palco e plataforma das atividades humanas, os portos apresentam-se como uma realidade complexa, deveras rica e essencial ao funcionamento económico dos países que os possuem.

Perceber o modo como a esfera portuária influi no crescimento económico do País, o potencial de desenvolvimento e de dinamismo que representa a dinâmica portuária, e os desafios que simultaneamente se colocam aos portos e sistemas portuários, são questões determinantes e que importa analisar para um melhor entendimento de um sector fundamental.

A realidade portuária é, de facto, uma realidade bastante rica, capaz de influenciar diferentes esferas e a vários níveis quer o desenvolvimento de uma região, quer o crescimento económico de todo um País.

A Parte II deste trabalho permitiu-nos perceber, efetivamente, a riqueza de um sector que, sendo determinante, se encontra ainda insuficientemente estudado, e alertou-nos para a imbricada rede de variáveis e vetores que devem ser tidos em consideração num qualquer estudo portuário.

DO VASTO E DO BELO PORTO DE LISBOA (sobre a exposição fotográfica)

Em 1608, na sua época de maior esplendor, o porto de Lisboa era descrito pelo Luis Mendes de Vasconcelos, como "vasto e belo".

E muito antes, já os fenícios, no século XII a.C., se encantaram com esta baía amena e protegida. Séculos depois esta cidade viu-se transformar na Lisboa de hoje. E tanta era a gente que em ele trabalhava, homens (..muitíssimos), as mulheres e as crianças (também crianças sim), operários, milhares de operários, como formigas na sua vastidão.

Trabalhadores com picaretas e pás nas mãos, a descarregar o gelo, carvão ou cavar a terra, a empurrar zorras carregadas de sacos, a carregar sacos de qualquer tipo na cabeça, a guiar as carroças e os camiões.

Movimentos das gruas e carris.

E não apenas fora do cais, também pescadores em barcos de todos os tamanhos e peixeiras, e na ribeira polícia, membros do porto, engenheiros.

Era uma máfia de gente que constituía o porto de Lisboa.

Estas pessoas foram aquelas que entre o final do século XIX e o início do século XX construíram o porto de Lisboa.



IMAGEM 17 : Arquivo Fotográfico Municipal



IMAGEM 18 : Arquivo Fotográfico Municipal

Hoje em dia, tem pouco a que ver com o antigo porto, que já é um outro.

Os quilómetros e quilómetros da frente ribeirinha deixaram nos nossos dias de ser utilizados como cais de embarque e desembarque, como ambiente de trabalho e da vida da cidadania, como local de armazenamento, ao ar livre ou em armazéns de tijolo.

E senhoras, com os seus chapéus, vestidas de branco, porque no cinzento daqueles dias também havia festa, serpentinas, excursões ao Estoril, dispondo de tudo o que é necessário no cais, pois os funcionários que aí encontra são invariavelmente educados e prontos a darem todas as indicações que possam precisar, quer os funcionários do Porto, quer da Guarda Fiscal, quer da Alfandega, como referia Fernando Pessoa aos turistas que visitavam Lisboa. No século XIX opera-se uma reconciliação com o rio Tejo, depois do afastamento das populações assustadas pelo terremoto e maremoto de 1755.

Nos anos seguintes, o Tejo e as suas margens, e o aterro de Boavista, tornar-se-iam gradualmente, um lugar de lazer e de visita, a que não é estranho o aparecimento das embarcações a vapor e pessoas e mercadorias que chegavam por esta via mais cedo e em maior quantidade à cidade.

O desenvolvimento crescente do tráfego marítimo impôs a necessidade de adaptar o porto de Lisboa às exigências cada vez maiores de navegação.

Neste contexto, iniciaram-se as obras no novo porto, por mano do engenheiro francês Hersent, sendo a primeira pedra lançada em 31 de Outubro de 1887 (dia do porto de Lisboa). Noventa por cento dos produtos chegavam a Portugal por via marítima e o Porto de Lisboa era a sua primeira entrada, e daqui sempre saíam as exportações do que é atualmente Portugal (conservas de peixe, cortiça, vinho para as colónias).

Construíam-se assim a Doca do Bom Sucesso destinada a embarcações costeiras e fluviais, a Doca de Alcântara (conhecida ainda hoje como a doca do Espanhol, por ter sido construída pelo empreiteiro espanhol *Uribasterra*) para os navios de grande calado, as docas secas dos estaleiros navais da Rocha Conde de Óbidos com as suas rampas de varadouro, muros acostáveis e entrepostos (destinados a mercadorias para reexportação).

Mais tarde, novos melhoramentos, construindo-se as já referidas e na altura muito criticadas pela sua localização gares marítimas de Alcântara e da Rocha Conde de Óbidos, diversos armazéns, entre os quais os notáveis armazéns Frigoríficos do Bacalhau, onde atualmente situa-se o Museu do Oriente), novos arruamentos e caminhos-de-ferro.

E adquiriu-se novo equipamento, com guindastes, rebocadores, gruas.

Espalhando-se o porto de Lisboa pelo estuário do Tejo cresciam novas indústrias, empresas e bairros (no início os bairros operários de Alcântara, depois seguidos por vários em Lisboa, e mais tarde ainda Almada, Seixal, Barreiro, Vila Franca de Xira).

Na Baixa, Chiado e Cais do Sodré escritórios de agentes de navegação, de comerciantes, de companhias de seguros.

Hoje em dia já não é importante dar lugar ao árduo trabalho manual ou à classe operaria e a sua atividade organizacional nestes espaços urbanos, pois o ambiente urbano deve ser uma diversão, uma escolha e um festival.

Festivalização entendida aqui como procura de um catalisador que permita o espacial, o transgressivo, a rotura com procedimentos anteriores e que proponha modelos de intervenção que acompanhem a nova complexidade dos problemas a afrontar.

Como dizia *Venturi* (1994), uma cidade deve, primeiro, ser vendida.

CRITICAS PELA VIVENCIA NA CIDADE

"A cidade deverá ser um prazer (em) que se vive, e não um tormento (em) que se sofre" (em, *Coloquio viver* (n) a cidade, 1990).

Este prazer que a cidade deve proporcionar, será também produzido por aspetos de carácter sensorial, aspetos que, ao serem equacionados em Planeamento Urbano, poderão contribuir para tornar novamente as cidades em lugares dotados de uma verdadeira "dimensão urbana".

"A imagem de um bom ambiente da, a quem a possui, um sentido importante de segurança emocional. Pode estabelecer uma relação harmoniosa entre si e o mundo exterior (...). Na realidade, um meio ambiente característico e legível não oferece apenas segurança mas intensifica a profundidade e intensidade da experiencia humana. (*K. Lynch*, 1960, pág. 14)

Os indivíduos diferentes, ou também o mesmo individuo, em momentos diferentes da sua vida, podem atribuir importância e significados desiguais aos mesmos lugares ou a determinados elementos da paisagem urbana, facto de que deve-se ter consciência.

Estes significados desiguais dependem e variam com a sua idade, sexo, posicionamento social, atividade profissional, e cultura dos indivíduos, e outros aspetos que irão influenciar a sua vivencia e a sua relação afetiva com cada lugar.

Deveremos ter sempre presente que esta imagem não será imutável ou permanente. Citando *Kevin Lynch* (1960, pag.103): "A forma tem que não ser comprometedor, moldável aos propósitos e as percepções dos cidadãos".

O planeamento visa as pessoas e, entender e equacionar a sua relação com os espaços poderá fazer a diferença entre um espaço com o sem qualidade.

Como dizia *Venturi* (1994), uma cidade deve, primeiro, ser "vendida" aos cidadãos e eles tem que se identificar com a cidade num momento em que a mobilidade e a fragmentação urbana levam a crise do sentido de pertença de uma comunidade, demasiado vasta e difusa. No entanto, esta promoção "turística" urbana tem que passar por privilegiar certos domínios temáticos, como o ambientalismo, a herança histórica, o turismo, as atividades e as celebrações públicas.

Entre as principais logicas nas formas de reutilização das frentes da água è possível destacar a localização de novas atividades ligadas funcionalmente a agua e de formas de ocupação do espaço para qual a água funciona como uma situação privilegiada e garantia suplementar de qualidade da vida.

De facto, o acesso visual e a fruição simbólica com a água parecem surgir como um valor estético próprio da cultura publica das cidades "pós industriais", junto a um considerável prestígio social associado as atividades ligadas a água, com a sua expressão na proliferação de marinas e portos de recreio.

TRES DECADAS DE MODERNIDADE NA LISBOA RIBEIRINHA

Grandes foram as obras públicas feitas nos anos 1928-1958, trinta anos dedicados ao desenvolvimento portuário e particularmente ligados aos transportes fluviais e ferroviários. Obras estas que constituem uma referência da arquitetura portuguesa e mesmo marcos na evolução da produção arquitetónica nacional da primeira metade do século passado.

Trinta anos que permitem ainda analisarem o percurso da produção dos seus importantes autores.

O advento da arquitetura moderna protagonizada por Pardal Monteiro na sua fase Art Deco condensada na Estação de Caminhos de Ferro do Cais do Sodré (projeto de 1925 e conclusão de obra em 1928), e o seu sucessivo período modernista com as Gares marítimas de Alcântara (1934-1943) e da Rocha Conde de Óbidos (1934-1945).

Nos anos quarenta passagem inevitável pela Exposição do Centenário e pelas transformações urbanas que desencadeou seguidas de algumas obras igualmente importantes como os Armazéns Frigoríficos da Comissão Reguladora do Comercio do Bacalhau de João Simões, os armazéns do terrapleno Norte da doca de Alcântara de Jorge Segurado ou de Fernando Silva, e o desaparecido edifício sede e fabrica da Standard Elétrica de Cottinelli Telmo (1945).

LISBOA DA RIBEIRA: O TRABALHO

Desde cedo o Tejo e os espaços que o rodeiam foram valorizados através da implantação de funções económicas de tipo muito variado.

Para tal foi necessário modificar as formas de contacto entre as águas e as terras, as praias deram lugar aos aterros, aos taludes empedrados, aos cais e as docas.

O incipiente desenvolvimento das vias de comunicação e dos meios de transporte terrestres, fizeram com o que se privilegiasse, até muito tarde, o rio como forma de fazer chegar à capital os bens e as mercadorias de que esta carecia.

Assim, a beira-rio instalaram-se:

- complexos de equipamentos para carregar e descarregar navios;
- grandes armazéns, nomeadamente, para os produtos provenientes das colónias de ultramar ou que a estas se destinavam;
- unidades industriais que transformavam o que até ali chegava através do rio;
- estaleiros de construção e reparação naval, que por aqui ficavam enquanto os barcos eram muitos e de pequena tonelagem.

O fraco nível tecnológico destas actividades tornava-as muito intensivas em força de trabalho o que dava um ar muito cheio de vida às margens do Tejo.

Mas as mudanças na frente ribeirinha não vivem só de grandes operações e tem conseguido com o passar do tempo, gerir de forma mais ou menos equilibrada o imperativo da criação de condições de uma estrutura portuária moderna e a necessidade de se integrar nas novas dinâmicas de desenvolvimento da cidade, onde se impõe cada vez mais a noção de democratização do uso e fruição do espaço pelos cidadãos.

Assistiu-se com os anos a um conjunto de intervenções que vão desde a renovação dos cais e das docas do Porto de Lisboa, adaptando as actividades portuárias a novas dimensões, até o surgimento de novos usos e vivências.



IMAGEM 19 : www.portodelisboa.pt

Neste caso devemos destacar a requalificação funcional dos antigos espaços industriais para fins culturais e educativos, como são os casos da Fabrica da Eletricidade, da Cordoaria Nacional ou do Museu do Oriente.

Podemos salientar, ainda, a reconversão de antigos armazéns para a instalação de grandes superfícies de exposição e vendas.

Entre o Cais do Sodré e a Doca de Santo Amaro a requalificação funcional baseou-se na reconversão dos espaços para a instalação de actividades de restauração, bares, discotecas, e ainda, actividades desportivas.

LISBOA DA RIBEIRA: DO LAZER AO RECREIO

No contexto das intervenções mais ou menos profundas que tem incidido sobre a zona ribeirinha, assistimos como especial relevo na última década, e em particular nos últimos anos, a uma transformação das actividades e na vivência destes espaços principalmente aos fins-de-semana.

Lisboa, procurando colmatar a falta de um conjunto de equipamentos culturais, de lazer e de recreio, e acompanhando algumas das tendências internacionais na oferta destes espaços, vai assistir à implementação de conjuntos de equipamentos que tem procurado a zona ribeirinha.

Na realidade, este espaço junto ao Tejo reúne um conjunto de oportunidades únicas, quer em termos de área recreável, quer em termos de conjunto de estruturas facilmente requalificáveis para os novos tipos de utilização pretendida, quer pelo cenário que a envolve.

A área, numa primeira fase, assistiu ao aproveitamento mais fácil e mais óbvio, as potencialidades náuticas e marítimas, as esplanadas e a restauração e mais recentemente os espaços de convívio social.

Mas a dimensão disponibilizada, o cenário ribeirinho e a relativa acessibilidade e facilidade de estacionamento, permitem apostas mais amplas, funcionando como palco de concertos ou, melhor, como passeio pública, propício a um passeio de bicicleta, e funcionando como local de repouso ao fim de um dia de trabalho.

No entanto, a versatilidade desta área, permite intervenções mais arrojadas, e multifuncionais, tal como se verificou na doca de Santo Amaro (um dos exemplos mais felizes de intervenção neste domínio).

Em Santo Amaro assistimos a uma requalificação dos espaços envolvendo uma refuncionalidade dos usos e das características estéticas, e uma transformação profunda das vivências que veio transformando a área, num espaço jovem, dinâmico e multifuncional.

O regulamento do PDM de Lisboa (Agosto 1993) admite que as instalações industriais e os armazéns obsoletos possam ser reconvertidos para habitação, comércio, terciário, equipamentos coletivos, e indústria compatível desde que sejam salvaguardados os valores de património industrial ou através da sua demolição, mediante previa vistoria municipal (artigos 35 e 36).

Embora se trate de uma medida indispensável, seria necessário identificar estes edifícios nas tais áreas estratégicas de ligação da cidade ao rio.

Um recenseamento das áreas que perderam a sua fisionomia inicial e que se encontraram desprovidas de funções, desde que acautelados os riscos de especulação imobiliária, poderia constituir um conjunto de ações estratégicas de ligação da cidade ao rio, no sentido de se encontrarem formas de contrariar a sua permanência e, conseqüentemente, de revitalizar tais espaços.

Mas o Tejo, continua a ser antes de mais, o espelho da cidade e o horizonte de quem tem uma pausa para repousar a vista ao longo do dia.

A MOBILIDADE NA FAIXA RIBEIRINHA

O princípio do século (os primeiros vinte, trinta anos) parecia caminhar no sentido da qualidade e no desenvolvimento de bons sistemas públicos de transporte nas maiores cidades europeias.

Mas, a partir da segunda guerra mundial, sobretudo, com a classe média a crescer em motorização, o transporte público foi ficando coisa de ralé e foi-se, apenas, remendando.

Sem grande capacidade reivindicativa, esgotada nas lutas por melhores salários, as camadas populares foram recebendo umas esmolas casuísticas no capítulo dos transportes, as vezes ao serviço das operações imobiliárias que ajudavam a erguer, as mais das vezes, porém, como recurso posto em prática pelas classes dirigentes, de forma a assegurar a manutenção daquela força de trabalho.

As grandes cidades industriais europeias tinham podido expandir-se, alargadas ao território circundante, com a ajuda dos comboios ou dos elétricos, nos finais dos séculos XIX/XX.

Mas quando as novas avenidas começaram a ficar obstruídas, na convivência dos transportes públicos com os privados, surgiu a ideia de enterrar os primeiros.

Nascia o metropolitano: um comboio veloz, a correr sob os grandes eixos urbanos, deixando o barulho todo em baixo, libertando os cruzamentos e largando trabalhadores a horas, a porta das fábricas ou dos serviços, sem assim empatar a fluidez das automóveis.

As décadas foram passando, os automóveis vão ocupar toda a superfície da cidade, e os metros continuam a circular.

Desenvolveu-se assim uma geometria urbana invisível nas fotografias, com galerias sem fim e sem sol.

A dimensão da cidade contemporânea transformou-se, por muitos dos seus habitantes, num viagem desconfortável e incómodo ou, pelo menos, não gratuito na deslocação diária entre centro e a periferia.

Automóveis, comboios, camionetas, autocarros a todas as horas do dia.

Mais optimistamente poderíamos falar de outros viagens urbanos diários, com meios públicos, carris ou bicicletas, quer no dia-a-dia quer no tempo livre.

Os vapores e os barcos de vela que sulcavam o Tejo eram inúmeros.

A par do transatlântico todo de aço, vindo do Sul de América ou da África Oriental, deparava-se-nos o modesto caíque algarvio, com o pélogo de carneiro encimado a proa.

Ao lado do iate de Aveiro ou de Vila do Conde, entrava o cruzador-couraçado, que regressava do Báltico.

A uma escuna dinamarquesa seguia-se um vapor de carreira de Africa Ocidental, um patacho carregado de pozolana, um lugre com vasilhame, um brique de recreio, uma galera, com os seus três mastros carregados de velas quadradas, cheias de fardos de algodão de Nova Orleães, mas o que predominava eram os vapores vindos de Africa, de Java, de Nova Guiné, da Austrália, dos portos do Extremo Oriente, crescendo o trafego a medida que melhorava a travessia do canal de Panamá.

No mais elevado dos pavimentos da torre esfumavam-se as minucias, mas a vista espalhava-se amplamente ao longo do Tejo.

Todos os pavilhões de todas as nações marítimas se tinham reunido no porto de Lisboa e, ainda, em certos pontos da Terra se viam figurar alguns deles.

Toda a encosta, desde a antiga rua do Terreiro do Trigo ate o sopé do Castelo de São Jorge, estava transformada; mas olhando para oeste, via-se o Casal de Alvito e todo o Vale de Alcântara cheios de edificações ate as alturas de Monsanto e, no meio delas, parques e jardins davam uma nota suave por sobre as cores vivas das casas e dos telhados.

Entre Caselas e Pedrouços, tinham pedido os Estados Unidos duzentos hectares de terreno para ali estabelecerem armazéns de produtos seus, com que contavam fazer concorrência a todos os similares europeus, em toda a Europa.

A Republica Argentina estabeleceu em Lisboa o seu mercado central das lãs e das carnes, e as colonias inglesas do Cabo e da Austrália e o domínio do Canada já mandavam indiferentemente os seus produtos para Londres ou Lisboa, e não poucas vezes aqui encontravam melhor venda do que em Inglaterra.

AS CIDADES DE AGUA E AS SUAS FRENTES RIBEIRINHAS

A agua, elemento natural, quando esta presente numa cidade quase que perde a sua naturalidade, a sua existência per se, para se tornar numa importante componente do território com valências diversificadas consoante a utilização que lhe é dispensada.

Sabemos como a água constitui um dos elementos iniciáticos da formação da maior parte das cidades. Sabemos também como a água, de fator de produção ou de consumo, rapidamente se transformou numa fonte de poluição.

Por outro lado, as vezes consideramos a água como elemento da paisagem, mas temos dificuldade em a imaginar como componente fundamental da cidade.

E no entanto, as frentes de águas urbanas, são os paradigmas das cidades de agua, entendidas como cidades históricas, cuja frente urbana, marítima ou fluvial, assume um papel emblemático na estreita articulação entre a terra e a agua.

Com efeito, as frentes de água urbanas de cidades históricas, marítimas ou fluviais, condensam uma particularidade territorial simbólica e cultural.

Aquelas frentes urbanas assumem, desde logo, o papel de uma fronteira territorial, entendida não como um eventual obstáculo, mas como uma demarcação de territórios.

Onde a terra acaba e o mar começa, não é só uma figura retorica literária, mas também uma expressão simbólica e emblemática da natureza transfronteiriça daqueles mesmos territórios.

Uma fronteira territorial, uma simbologia identitária e uma projeção histórico-cultural, assim se tecem os laços patrimoniais das *frentes de água* urbana de cidades históricas e, desde modo, das próprias cidades de água.

Mas tais cidades apelam ainda a processos de recomposição identitária, territorializada, decorrentes daquela especifica condição urbana, a água. Com efeito, as cidades de agua, quando recuperam aquele simbolismo e esta condição, banham-se numa nova feminilidade

de relação iniciática e matricial, mas também de envolvimento afetoso e sensual, precisamente “onde o mar acaba e a terra começa”.

A GLOBALIZACAO ECONOMICA E A RECONVERSAO DAS AREAS PORTUARIAS

Assistiu-se no fim do século passado, a uma “aceleração do processo de extroversão dos sistemas produtivos nacionais que se reflete no aumento continuado das trocas comerciais, na mobilidade crescente dos capitais, das tecnologias e das pessoas e, sobretudo, de transporte e difusão da informação, veiculando a nível mundial, valores e símbolos culturais que constituem um imaginário comum para toda a humanidade” (Mateus et al, 1995).

A extroversão dos sistemas produtivos nacionais passa não só pelo avolumar da divisão internacional do trabalho, no sentido em que os diferentes países/religiões se especializam naquelas atividades em relação as quais, à partida, possuem melhores recursos (naturais, humanos e tecnológicos, etc..) mas também por profundas transformações no modo de conceber e operar a indústria.

A revolução do próprio processo de fabrico é marcada por uma forte internacionalização dos ciclos produtivos que favorece a tendência para serem mais curtos e mais flexíveis e pelo desenvolvimento dos serviços logísticos.

No contexto das profundas modificações impostas pela globalização da produção e dos transportes, o próprio o transporte marítimo é impulsionado a alterar algumas das bases em que se assentava a sua competitividade e das quais destacamos as seguintes:

- em termos geográficos, assistiu-se a uma profunda rotação do tráfego mundial de contentores do Atlântico para o Pacífico.
As previsões para 2010 vão no sentido “do reforço dos grandes operadores de transporte oceanicoestenderem a escala espacial das suas operações: o desenvolvimento do Extremo Oriente como uma grande zona de comércio, acrescentando-se à Europa e à América do Norte, como umas das três principais regiões geradoras de carga, forneceu impeto a ideia de criar serviços de transporte de contentores que ligassem estas três regiões, passando os grandes armadores ou consórcios a operar redes globais ou quase globais, assegurando maior utilização da capacidade dos seus navios e oferecendo ligações mais frequentes, diretas e rápidas aos seus clientes” (Ribeiro et al, 1995b).
- a necessidade de articulação e intermodalidade com outros tipos de transporte de forma a assegurar um processo global e integrado de circulação de mercadorias potenciou o reforço do tráfego de sistemas mais adequados a esta característica como o de contentores ou o *roll on – rol off*, este último capaz de fazer face à concorrência do transporte rodoviário.
- A exigência em ganhos de produtividade na movimentação das mercadorias, conseguida a custo quer do volume das mercadorias transportadas em cada viagem, o que implicou um aumento considerável da dimensão dos navios, quer da rapidez com que a carga é movimentada entre os diversos percursos, o que obrigou em profundas revoluções na capacidades dos portos responderem com eficiência.

Resulta desta evolução um novo quadro de fatores competitivos na afirmação de um porto a escala internacional. Certos elementos considerados, até então, como determinantes são hoje substituídos por outros com maior pertinência e mais adequados à globalização do sector e da economia.

Em termos esquemáticos podemos sintetizar estas alterações distinguindo duas componentes essenciais: as que dizem respeito a frente de mar de um porto e as que se centram no raio de ação/penetração no território ou *hinterland*, como pode-se observar na imagem abaixo.

Na primeira componente há como uma inversão na importância relativa entre as condições naturais do porto – o estuário – e a inserção nas grandes rotas marítimas internacionais.

Com efeito, se anteriormente, as condições naturais do porto eram algo de decisivo, hoje apesar de serem ainda importantes e de constituírem condições necessárias, já não são determinantes. É sim decisiva a capacidade de um porto se integrar nas grandes rotas marítimas internacionais, nos eixos geoestratégicos fundamentais e de saber articular estas grandes rotas com uma série de ligações de médio curso.

No entanto, a competitividade de um porto, nestas últimas décadas, situa-se sobretudo na capacidade de aliar uma correta localização estratégica e uma capacidade logística que permita otimizar ao mais alto grau a intermodalidade, ou seja, a integração nos centros polos/dominantes de circulação de mercadorias.

Neste sentido é importante que um porto se situe numa região que gere uma massa crítica envolvente de certa dimensão. Esta massa crítica é o resultado de um conjunto de fatores como o potencial industrial instalado, as exigências de intercâmbio em termos produtivos com outros países e continentes, as necessidades de bens e serviços

Inerentes ao poder aquisitivo da população, o nível de concentração populacional, e constituem por si só fatores responsáveis por um valor muito significativo de tráfego do porto, por forma a manter o mínimo de movimento susceptível de aglutinar outros e de gerar uma tendência gravitacional em seu redor.

Outro fator fundamental que importa referir relaciona-se com a capacidade do porto de estar corretamente inserido na grande revolução do sistema de transportes marcada pela referida intermodalidade.

No entanto, esta intermodalidade, levada ao seu expoente máximo, exige que se aliem três vectores essenciais: a capacidade tecnológica de informatização e de telecomunicação necessária a unificação de uma rede diversificada de nós-centros; uma logística global que assegure o cumprimento dos prazos de entrega indispensáveis à execução das técnicas *just in time* e uma rede de infraestruturas que assegure a acessibilidade permitindo aumentar a eficácia e a rapidez na movimentação da carga.

As últimas exigências fazem com que, cada vez mais, se reforce a polarização entre os grandes centros eleitos com os elos principais dessa rede centralizada, e que constituem autênticas placas giratórias de tráfego e de rotação de mercadorias, e uma série de outras que gravitam em torno desses, tentando, através da articulação com esses polos dominantes, aumentar a sua capacidade de movimentação de tráfego.

O quadro global evolutivo acabado de referir provoca assim não só uma profunda hierarquização com a consequente redução do número de portos escaláveis devido às acrescidas necessidades de intermodalidade e de eficácia nas operações de carga e de descarga, como transformações diretas e profundas na apropriação das frentes ribeirinhas de algumas cidades portuárias.

Verificou-se assim, uma fortíssima implosão em termos de espaço portuário que se traduziu no facto de extensas áreas destinadas até então às tarefas tradicionais e demoradas que marcavam a rotina dos portos ficarem, agora, devolutas.

Verifica-se, pois, que a compreensão do processo de separação do porto da cidade só poderá ser cabalmente realizada e compreendida no quadro geral da globalização da atividade

económica, política e social que marca indelevelmente a evolução mundial nestas últimas décadas.

Se adotarmos uma perspetiva histórico-cultural, verificamos que, ao longo dos tempos, a relação da cidade com os seus frentes de água tem sofrido alterações, próprias da dinâmica urbana.

Por um lado, o período em que a cidade mais se afasta da sua frente de água e que corresponde ao desenvolvimento da industrialização relacionada com a intensificação da atividade portuária. Por outro lado, a emergência de espaços devolutos (os vazios urbanos) decorrente da reestruturação portuária e de outros mecanismos da dinâmica urbana. Por último, o recente reencontro das cidades europeias com a água, fruto de uma complexidade de fatores independentes de difícil individualização, mas onde uma conjugação de esforços tem resultado numa nova e real aproximação da cidade à água.

O primeiro período mencionado difere no tempo e no espaço, consoante o estado de desenvolvimento industrial próprio de cada país.

No caso português, o final do século XIX, com o início da construção da linha férrea paralela ao rio, pode ser considerada a principal marcação física de separação territorial entre a frente urbana fluvial e o resto da cidade, embora se assista a uma diferenciada apropriação das frentes de água com traduções ao nível da rentabilização do capital portuário e industrial e correspondente criação de emprego.

Desde os anos 50, nos EUA, e nos anos 60/70 na maioria dos países da Europa Ocidental e nos anos 80 em Portugal, esta situação tende a agravar-se, correspondendo a uma fase de desorganização e de disfuncionamento progressivo entre as cidades e os seus portos.

Uma das principais razões desta situação reside no facto da economia portuária gerar uma formação territorial complexa que integra várias escalas interdependentes.

O porto é tributário quer de um sistema de trocas mundiais, quer de sistemas económicos locais, quer ainda de dinâmicas urbanas ou metropolitanas.

E na interface urbana que se estabelece o conjunto de relações com as outras escalas e a separação a um dos níveis, repercute-se em toda a economia portuária e nas relações entre a cidade e o porto.

Atualmente, as várias facetas da função portuária tendem a repartir-se numa nova hierarquia das cidades e das metrópoles, da gestão dos fluxos, das informações e das finanças. Concretamente, ao nível urbano, coloca-se o problema da centralidade urbana, já que a centralidade burguesa e o espaço industrial tendem a excluir-se naturalmente (*Fabre, 1992*).

A separação do porto da cidade não é mais uma simples distancia no espaço, mas, fundamentalmente uma mudança do papel do porto no desenvolvimento da cidade, traduzida pela total perda ou uma diminuição duma função portuária ou pela sua autonomia em relação à função urbana.

Para *Chaline* (1991) a forma como as cidades portuárias assimilaram essas mudanças permite estabelecer diversas modalidades na separação entre a cidade e o seu porto:

- A separação é muitas vezes sentida como uma crise durável que se torna num disfuncionamento irreversível, perturbando acentuadamente a ordem e o equilíbrio de uma parte da cidade;
- a separação pode ser seguida de um reordenamento a curto prazo, na condição de existir uma direcionada pressão fundiária, como no caso de Hong Kong;
- mais raramente, a separação é prevista, organizada e acelerada através de uma forte vontade política, local ou nacional de modernização, como no caso de Osaka, Kobe, Amsterdão);
- para um número limitado de casos, a separação não parece provável tecnologicamente, nem desejada politicamente.

Verifica-se pois, que todas as cidades portuárias são confrontadas com a crise urbana legadas ao crescimento o ao declino da atividade portuária, pondo em jogo uma tensão permanente dos espaços, das funções, dos valores de uso e das mercadorias, dos capitais e dos grupos sociais envolvidos.

Mas no conjunto das cidades, elas exercem um papel dominante e original, fazendo apelo a capacidades específicas de imaginação e de inovação, para responder ao desafio da transferência das suas atividades marítimas e à presença de espaços portuários devolutos, muitas vezes situados na proximidade dos centros das cidades ou nas partes históricas (Prelorenzo, 1993).

As cidades portuárias podem estabelecer estratégias diferentes face as mutações da função portuária e definir objetivos diversos nos projetos de regeneração urbana dos centros, segundo o papel atribuído ao desenvolvimento do comércio marítimo.

Mas tudo o espaço urbano, susceptível de se valorizar sucessivamente, traduz comportamentos, gostos, preferências, mudanças tecnológicas e a procura de lucro.

Segundo Fabre (1992), os projetos de regeneração urbana são apenas uns dos aspetos que manifestam, de maneira simbólica, a procura entre antigas e novas funções da centralidade urbana.

Assistimos hoje, a uma aproximação da cidade relativamente à sua frente ribeirinha, que passa pela revalorização do papel da água, visível não apenas numa dimensão mais material da sociedade - nos mecanismos de intervenção urbana e nas práticas e modos de vida da população - mas também numa dimensão simbólica, das representações, sensibilidades e significações culturais. Eis o que se torna necessário aprofundar.

OS ESPAÇOS DEVOLUTOS, O REINVESTIMENTO NA CIDADE E A CENTRALIDADE DAS FRENTES DE ÁGUA (DESURBANIZAÇÃO A REURBANIZAÇÃO)

O ajustamento estrutural das economias urbanas, aliado à recomposição socioprofissional das populações, fez com que certas políticas de intervenção na cidade, como a reutilização de espaços devolutos ou degradados e a reabilitação do edificado, aparecessem como verdadeiras oportunidades lucrativas, já que determinados espaços passaram a estar disponíveis, apresentando-se como localizações centrais estratégicas e economicamente rentáveis.

A expressão “espaços devolutos” contém em si uma ambivalência. Por um lado, evoca o êxito e o fim de um ciclo ativo (concluído, destituído ou interrompido) que alude a uma perda. Por outro lado, postula uma potencialidade de reutilização dessas áreas, a uma posterior atividade.

Segundo o *Dictionnaire de l'urbanisme e de l'aménagement* (1988) os espaços devolutos urbanos podem ser diferenciados pela sua localização na periferia urbana, terrenos ainda não construídos, mas que já não são cultivados, pois esperam uma utilização de tipo urbano, ou pela sua situação no tecido urbano construído, parcelas anteriormente construídas, mas onde o edificado foi demolido.

Mas também os espaços devolutos incluem áreas ocupadas por edifícios, que perderam a sua função inicial e permanecem sem qualquer atividade.

Entre os espaços urbanos devolutos há terrenos abandonados pelas indústrias, devido à sua transferência para outro local ou por terem cessado as suas atividades, lugares com fundamental papel de património industrial, onde pode-se fazer reviver a memória do passado e manter a população no local criando condições necessárias ao desenvolvimento de novas atividades. Espaços devolutos, definidas como áreas desprovidas de funções e usos que

perderam a sua fisionomia através de um enfraquecimento da relação entre o aspeto físico, a história da cidade e o carácter social das atividades e dos habitantes.

Os vazios urbanos tornam-se fortemente condicionantes da estrutura urbana.

Eles apresentam-se com um considerável valor económico, e estratégico territorial, dada a própria escassez de terrenos urbanos na cidade; são áreas de ação intensiva (Campus Venuti, 1986) que acabam por ter um papel determinante na reconstrução da cidade e ativam processos consistentes de edificação e valorização imobiliária, determinando fenómenos cumulativos no espaço.

Neste sentido não se apresentam como ocasiões para requalificar a cidade, pois, raramente, os processos especulativos imobiliários representam como fatores de requalificação.

No entanto, os mecanismos que levam a permanência das condições de abandono são extremamente complexos, dificultando uma hierarquização dos fatores que retardam a intervenção sobre as áreas devolutas urbanas.

Para Lacour (1987) três podem ser as orientações postas em prática combater a permanência dos espaços devolutos:

- **revalorizar:** marcar a mudança e afirmar a rutura da herança económica e industrial;
- **reapropriar:** iniciar uma ideologia de abertura e transparência, muitas vezes evidenciada pelas formas e usos de certos materiais, retendo apenas a herança arquitetónica e cultural;
- **restruturar:** repensar a urbanização do conjunto da cidade.

A complexa problemática dos espaços devolutos reenvia para questões teóricas de fundo, como por exemplo, para concepções fundamentais de transformação urbana, em que as intervenções naqueles espaços não devem constituir episódios desarticulados, mas refletir uma ideia da cidade.

Em condições politicamente favoráveis, tenta-se não romper o anterior equilíbrio urbano, recorrendo-se a versão “ligar e coser”, procurando-se identificar assim um sentido possível para esses espaços na estreita articulação com aquela historicidade urbana e não tanto em preencher funções supostamente adequadas a novas utilizações, tantas vezes contra aquela ideia de cidade.

A natureza socio cultural da produção urbana é assim, particularmente evidente quando esta em causa intervir, não em áreas socialmente virgens, mas em vazios espaciais de zonas urbanas, estruturadas em contextos territoriais historicamente sedimentados e culturalmente socializados. Nesta medida, os processos de recomposição social e reordenamento urbano que, através daqueles ações, acabam por reorganizar o espaço anterior, aparecem assim sobre determinados por aquele mesmo ato criador culturalmente iniciático e socialmente produtivo.

Os processos de transformação da cidade existente, deixam de se destinar apenas aos habitantes de um determinado bairro ou cidade, participando igualmente num projeto mais alargado de promoção urbana e de novos estilos de vida, onde se evidencia a cidade como objetivo estético, lugar da memória e de dimensão internacional. Tenta-se criar um núcleo forte e dinâmico e visualmente atraente, para atrair as novas atividades e populações (sejam residentes sejam turistas).

As tendências mais recentes parecem, pois, não serem já a de edificação e dotar estes territórios de maior objetividade, mas torna-los mais significativos.

E’ de destacar que um dos processos mais importantes, ao nível da reabilitação urbana, é a recuperação das zonas portuárias.

No contexto geral urbano, as cidades portuárias exercem um papel dominante e original. Por um lado, elas são maioritárias entre as grandes metrópoles mundiais: entre as 35 maiores áreas metropolitanas, elas representam cerca de um terço. Por outro, existem poucos casos

em que uma única atividade produtiva tivesse conseguido, de modo duradouro, impor uma lógica no espaço e uma marca na socialidade local. Por fim, elas apresentam potencialidades ao nível do reforço da cidade no seu papel de lugar central e transacional, tornando-se lugares propícios a inovação vinda do exterior.

As frentes de água, e mais precisamente, as zonas portuárias foram, ao longo dos tempos, lugares centrais das cidades. A sua centralidade permite identificar estes lugares como espaços de ação e máxima interação, dotados de propriedades ativas e dinâmicas, sujeitos a reordenamentos constantes, nos sentidos de responder a situações várias de obsolescência. Cada fenómeno particular de transformação urbana nas cidades portuárias aparece como original, dado o contexto em que se insere, num encadeamento complexo de interações onde se jogam relações de força e desafios plurais que se atravessam a cidade. É particularmente nestas cidades que se faz apelo a capacidades específicas de imaginação e de inovação, para dar resposta ao desafio de transferência das suas atividades marítimas e à presença de espaços portuários devolutos, muitas vezes situados na proximidade de espaços centrais da cidade ou nas suas zonas históricas, de acesso físico e visual à água que confinam configura e identifica significativamente essas cidades.

Nestes espaços deixados ao abandono pela transformação do sistema cidade-porto, potencializa-se o reforço, a extensão e a criação de novas centralidades. Por um lado, os valores fundiários ainda não sofreram grandes pressões imobiliárias e são susceptíveis de atrair investidores, por outro, o recurso aquático é recuperado, não como um recurso produtivo, mas como um valor estético, precisamente numa altura em que parece estar na moda o uso das mais diversas referências marítimas.

No sentido de identificar as perspetivas de retorno da centralidade para as frentes de água e para além da dificuldade em delimitar esta noção, *Charline* (1991) considera necessário distinguir vários tipos de centralidade:

- centralidade objetiva de dominante económica, caso mais exemplar é o das *docklands* londrinas;
- centralidade objetiva de dominante comercial e lúdica;
- centralidade largamente subjetiva fundada em equipamentos e edifícios de tipo cultural, recreativo.

ESTRATEGIAS DIFERENCIADAS NOS PROCESSOS DE REABILITACAO URBANA DAS CIDADES DE AGUA

Globalmente, poder-se-á dizer que, entre 1950 e 1980, a tendência foi para uma complexificação das estratégias no processo de reabilitação das frentes urbanas aquáticas. Substituem-se operações de tipo monovalente, por ações mais vastas integrando vários objetivos. As finalidades também foram profundamente alteradas, passando-se de lógicas mais simples a projetos de renovação diretamente baseados em atividades lucrativas, mas a refletirem sensibilidades culturais, históricas e relações de força próprias a cada país.

As formas de abordagem dos processos de renovação das frentes de água têm sido, pois, controversas. Cada grande região geográfica tem o seu comportamento estrutural tipo no domínio da renovação portuária e, desta forma, é possível identificar três modelos principais:

- **modelo asiático:** que passa por grandes operações de aterro que originam vastas zonas urbanas multifuncionais, em que os antigos portos são abandonados;
- **modelo americano:** que passa pela transformação de pequenos espaços no interior de uma grande área, notando-se uma dificuldade em estabelecer sistemas de referencia mais gerais, aparecendo a criação de imagens atrativas para o turismo de massa como o aspeto mais tangível da operação;
- **modelo europeu:** passa pela discussão de opções mais gerais de renovação, desenvolvidas faseadamente. A manutenção do aspeto original do porto é considerada como um valor acrescentado.

A transformação em grande escala é um tema de trabalho relativamente recente , dificultando uma avaliação mais aprofundada dos seus impactes.

Charline (1991) identifica dois tipos de casos extremos de intervenção nas cidades portuárias: num deles a água é a peça matriz do projeto de reordenamento, o elemento central e organizador que se integra, bem ou mal no resto da cidade.

No outro, o futuro das frentes de água e dos seus espaços adjacentes é reorganizado e reutilizado em estreita correlação com as perspectivas ou os projetos respeitantes a cidade.

As transformações da economia no final do século XX conduziram muitas cidades para uma transição pós-industrial, como reflexões ao nível dos padrões da vida e do trabalho de muitos junto com a preservação e a celebração da herança marítima, como uma forma de criar um sentido de carácter e tradição que permita diferenciar esses espaços de outros. Também se constata uma considerável seletividade nas tradições que foram escolhidas para a identidade urbana e, em muitos casos, as tradições são mesmo recentemente inventadas, sem reais antecedentes históricos.

Privilegiam-se certas áreas e culturas que são expressamente pré-industriais e elitísticas (*Sieber*, 1991).

Várias críticas tem sido lançadas aos projetos de ordenamento das frentes de água, quer pelo seu aspeto fragmentário quer pelo seu carácter de vitrina urbana, pouco integrados no tecido da cidade e no seu funcionamento.

Estas críticas revelam os principais problemas destas operações e apontam alguns princípios para os solucionar:

- toda a frente de água possui uma unidade geográfica e técnica natural que se deve tomar em consideração nas novas composições urbanas;
- a procura de uma dosagem apropriada de espaço atribuído a cada componente sectorial, da conta dos efeitos das mais valias sobre as frentes de água;
- a necessidade de tomar as frentes acessíveis implica um forte poder de negociação;
- a integração dos territórios reconvertidos num projeto urbano global deve ter uma vocação de acolhimento mais para a população local do que para aquela vinda de fora (*Chaline*, 1994).

A DESCOBERTA DO RIO PELA CIDADE

Se nos anos 40 ainda se assiste a algumas intervenções na frente ribeirinha de Lisboa, como os projetos das gares marítimas, de regularização da margem na zona oriental e a construção da doca dos Olivais, entre os anos 50 e até o final dos anos 80, aquele território, não sofre grandes alterações.

Algumas intervenções surgem nos anos 70 quando foi necessário adaptar determinadas zonas daquela frente de água a movimentação de contentores, os terminais de Alcântara e Santa Apolónia.

A atividade portuária, mesmo com a modernização tecnológica do transporte marítimo, foi assim adaptando-se aos espaços já existentes nesta frente urbana, fazendo com que em determinadas zonas mantivessem ou intensificassem o seu movimento portuário, ao passo que outras iam perdendo substancialmente o seu peso.

Tais intervenções apresentaram uma característica pontual, não se verificando assim uma capacidade ou um manifesto interesse em planear ou em investir em áreas que, até o final daquela década dos 80, pareciam continuar a ser considerados como zonas marginais, zonas exteriores à própria vida urbana.

Sucessivas reestruturações portuárias e territoriais sublinham, também, a importância representada por um número significativo de edifícios com utilização desadequada, localizados na faixa ribeirinha de Lisboa, desadequação essa face à estrutura funcional da área em que se localizam ou à dignidade das construções.

Curiosamente, a maioria daqueles edifícios não tem sequer uma função dominante portuária: é o caso, por exemplo, de instalações militares que representam no conjunto uma área igual à da atividade portuária, havendo também as vias ferroviárias, os edifícios de serviços de grande volumetria, entre outras edificações que têm o privilégio da melhor localização na cidade, mas que pelas suas dimensões disfuncionalidades e espacialização dificultam uma relação harmoniosa entre a cidade e o rio.

Um dado a explorar tem a ver com as transformações ao nível da apropriação das frentes ribeirinhas por parte dos urbanistas e dos visitantes da cidade.

Historicamente, a relação dos cidadãos com a água era, sobretudo, de base económica. Para além das preferências e das modas terem condicionado a apropriação das frentes ribeirinhas de Lisboa, não é de esquecer que a exploração intensiva e extensiva dos recursos aquáticos e as fracas preocupações ambientais da altura, também não tornavam aliciente a sua apropriação.

RAZÕES DO PROJETO

IDEIAS E CONCLUSÕES

A área do projeto em questão fica numa zona entre as mais interessantes e encantadoras no contexto da Lisboa ribeirinha, e ao mesmo tempo um dos sítios mais maltratados. É a zona portuária ainda ativa, em Lisboa, situada mais próxima à cidade histórica, é atravessada por centenas de passantes cada dia na sua interessa no sentido este-oeste e vice-versa, as vezes só nas proximidades da Estação Marítima / dos caminho-de-ferro / metro de Cais do Sodré, ou pelos turistas, ainda poucos, os que alcançam o Museu do Oriente, ou ainda mais pelos camionistas partindo e chegando para o porto de contentores em Alcântara.

E' uma zona da vocação desportiva, tantos são os patinadores nas inúmeras esplanadas, os ciclistas e a gente a correr e a se treinar, mas também os desportos marítimos como a vela ou os kayaks, ou lugar preferido por pessoas com cães a passear.

E' lugar de trabalho, com ginásios, escritórios, sedes das Autoridades Marítimas e de jornais, com docas secas perfeitamente ativas.

E' também, finalmente, lugar do prazer e do gozar com bares, restaurantes, cervejarias e discotecas.

A complicar a situação já difícil de externalidade há a linha dos comboios que, partindo do Cais do Sodré, aqui começa a constituir barreira entre as duas entidades.

Ideia-portante do projeto é o de unificar a parte antiga da Lisboa histórica com a parte já não mais nova do antigo aterro de Boavista.

Mas o unir não quer dizer uniformizar.

Usou-se a linha do caminho-de-ferro como valorizador e limite pela ideação de uma linha de vegetação em ambos os lados, quer na parte da Avenida 24 Julho, quer na parte da Avenida Brasília.

A paragem dos caminho-de-ferros de Santos termina de funcionar, por obvia proximidade com o Estação de Cais do Sodré e vem assim formando parte da faixa verde, desenhando mentalmente uma ligação com o passado, seguindo espacialmente a antiga linha natural da ribeira.

Isto foi-se possível com a redução da largura da Avenida 24 Julho, diminuindo as faixas pelos automóveis desde 6 ate 4 vias, 2 para cada sentido de marcha.

A mesma Avenida vai ser equipada com dois atravessamentos pedonais, um em correspondência com as escadarias próximas do Museu de Arte Antiga, e um próximo do Jardim de Santos.

Ambos os atravessamentos um tanto levantados, para uma questão de segurança e pela redução da velocidade dos automóveis.

Junto à presença da linha dos comboios / linha verde vai surgir à ciclovía, fulcro portante do inteiro projeto, que vai unir os dois extremos este e o oeste.

As duas estações dos Cruzeiros de Alcântara e de Conde de d'Óbidos ficariam tendo atividade com os Cruzeiros de menor dimensão, face à construção do novo terminal dos cruzeiros projetado pelo Arq. Carrilho da Graça.

A área portuária dos contentores de Alcântara, sendo fonte de trabalho e constante atividade, não vai ser afetada por câmbios de destinação que não seja à atual.

Entre o Museu do Oriente e a doca vai surgir um largo passeio arborizado, como também entre a zona que vai da cervejaria Portugália e os estaleiros navais da Rocha Conde d'Óbidos.

A viabilidade ao longo da Avenida Brasília fica inalterada, consentindo ambos os sentidos de marcha, e construídos dois passagens subterrâneos para os automóveis, um viável pela entrada desde Avenida D. Carlos I e um pela saída desde Avenida Brasília na direção da Avenida 24 Julho, pela facilitação da mobilidade.

A mesma mobilidade das automóveis vai ser modificada em proximidade do Museu do Oriente, com a ampliação da barreira / jardim entre o Museu e a Avenida Brasília, e a construção de uma passadeira para peões entre o dito Museu e a parte oposta na Avenida Índia, incrementando e facilitando o acesso pedestre.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

FILOSOFIA DA PAISAGEM:

Assunto R., 1994 Palermo. **Il paesaggio e l'estetica**: Metaspazialità del paesaggio, Le immagini del tempo, Il tempo della natura e la sua immagine, Il paesaggio fra natura e utopia, Forme della natura e forme del paesaggio, Paesaggio come produzione umana e sua esteticità, Arte del paesaggio, arte nel paesaggio, critica del paesaggio. Novecento ed.

Franzini E., 1997 Milano. **Filosofia dei sentimenti**: L'educazione sentimentale, Il sentimento come problema estetico, Un'educazione sentimentale, Natura artistica dei sentimenti, Elogio del sospetto, L'età lirica, Il *rider* alto, Il labirinto, Inattualità del

sentimento, Il buco nero, Il mondo e la vita, Sentimento estetico e natura umana, Estetica e mundo della vita.
Mondadori B. ed.

Veríssimo Serrão A. Et al., 2011 Lisboa. **Filosofia da Paisagem. Uma Antologia**
Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa
Aesthetica ed.

Veríssimo Serrão A. Et al., 2013 Lisboa. **Filosofia e Arquitectura Paisagista. Um Manual**: Antes da paisagem, Expressões culturais da paisagem, Interpretar a paisagem, Estética e ética da paisagem, Legislação da paisagem, Redesenhar a paisagem, Um conceito para o futuro.
Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa
Aesthetica ed.

Simmel G., 2009 Covilhã. **Filosofia da paisagem**
LusoSofia Press ed.

Sgarbi V., 2004 Borgo San Dalmazzo. **Per un partito della bellezza**
D'Arte europee libro ed.

Bonesio L, 2002 Bologna. **Oltre il paesaggio, i luoghi tra estetica e filosofia**: La Terra del tramonto (La natura, la Terra, la ragione occidentale), La Terra perduta (L'ecologia, l'educazione ambientale e il virtuale), Metropolis civitas e appartenenza (La città, l'abitare, la dimora), Riscoprire il senso del luogo (Il territorio dell'abitare), Tornare alla Terra (coltivare ed abitare), Montagne romantiche e rocciatori dello spirito (Appropriazione e condanna ideologica della bellezza naturale), Architettura e montagna: Diritto alla nostalgia? (La sfida del luogo all'abitare), Una terra Plurale (Eredità culturale, Conservazione delle differenze)
Arianna ed.

HISTÓRIA DA CIDADE:

Tavares M., 1999 Lisboa, **Lisboa desaparecida (Vol. 3)**: Avenida 24 Julho
Quimera ed.

Araújo N., 1993 Lisboa, **Peregrinações em Lisboa**, Vol. XI e Vol. XIII
Lisboa ed.

Lourenço Mendes da Costa T. 2011 Lisboa. **Construir no construído. Redescobrir a frente de água como estrutura de espaço público da cidade**.
Faculdade de Arquitectura de Lisboa, BFA. Teses de Mestrado

Loureiro A., **O porto de Lisboa**
Lisboa ed.

Brandão P. Jorge F. 1996, **Lisboa do Tejo, a ribeirinha**. The Riverside
Argomentum ed.

Silva R.H., 1997 Lisboa, **Lisboa romântica: urbanismo e arquitectura, 1777-1874.** Camara Municipal de Lisboa, cfr. Universidade Nova Dissertação de Doutoramento em História de Arte
20 de Fevereiro de 1836 edital.

ARQUITETURA E URBANISTICA:

APL. 2007 Lisboa, **Plano Estratégico do Porto de Lisboa.** APL.

Alcoforado M.J., 2010 Lisboa, **O clima da região de Lisboa.** Memória do Centro de Estudos Geográficos, Centro de Estudos Geográficos

Bibe da Costa R., Abril 2009 Lisboa, **Cidades de água. Relação entre as cidades e as suas frentes de água.** Universidade Tecnica de Lisboa, Dissertação para a obtenção de grau de mestre em Arquitectura.

Almeida Fonseca V.P., Lisboa, **Intervencao na zona ribeirinha da cidade de Lisboa: prolongamento de uma rua do Aterro de Boavista.** Universidade Lusiada, Dissertação pela obtenção de grau de mestre em Arquitectura.

Miranda Pinheiro D.C., Lisboa, **Aspectos sensoriais do espaço: como equacionar a imagem de um espaço em planeamento urbano.** Instituto Superior de Agronomia, Universidade Tecnica de Lisboa, Dissertação pela obtenção de grau de mestre em Arquitectura Paisagista.

Costa J.P. 2006 Barcelona, **La Ribera Entre Proyectos. Formación y Transformación del territorio portuario, a partir del caso de Lisboa.** Dissertação de Doutoramento, ETSAB/UPC.

Meyer H. 1999 Rotterdam, **City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam** International Books ed.

PUBLICACOES PERIODICAS:

Durão V.C.M., Março 2012, **Análise urbana de territórios construídos: os aterros na Baixa e na frente ribeirinha de Lisboa.** Revista de gestão costeira integrada, Journal of Integrated Coastal Zone Menagemant, RGCI, da Vol. 12 numero 1
(http://www.aprh.pt/rgci/pdf/rgci-288_Durao.pdf)

Flaiano E., 23 Ottobre 1960, **Il viaggiatore scontento**
Da articolo di giornale in "Il Corriere della Sera"

AA. VV., 2006 Lisboa, **Lisboa a cidade e o rio. Concurso de ideias para a renovação da zona ribeirinha de Lisboa.** Associação dos Arquitectos Portugueses

AA. VV., **Colloquio temático Lisboa ribeirinha.** Camara Municipal de Lisboa, Departamento de património cultural

AA.VV., 2005 Lisboa, **A importância de uma estratégia para a revitalização da Cidade de Lisboa.** nº 9. AML. pp.1/4, Estuarium ed.

Costa P., 2007 Haia, Holanda, **City, Port and Infrastructure: Breaking the barriers to integrated waterfront regeneration.** In NovaTerra, ano 7, n.º 1. pp.21/25

Silva R.H., Lisboa 1997, **Urbanismo: caminhos e planos.** Artigo de periódico

Ressano Garcia L.M., Maio 1997 Lisboa, **Requalificação do Aterro de Boavista: um modelo de reconversão urbana sustentável.** Sociedade e território, numero 24, pag. 66-72, Artigo de periódico

Costa Lourenço T.M., Lisboa 2011, **Construir no construído. Redescobrir a frente de água como estrutura de espaço público da cidade** Tese de mestrado em Arquitectura, UTL.

FONTES INTERNET:

The 50 largest ports in the world. Ideas and Innovations:
<http://www.smithsonianmag.com/ist/?next=/ideas-innovations/interactive-the-50-largest-ports-in-the-world.html>

Dezeen magazine: <http://www.dezeen.com/>

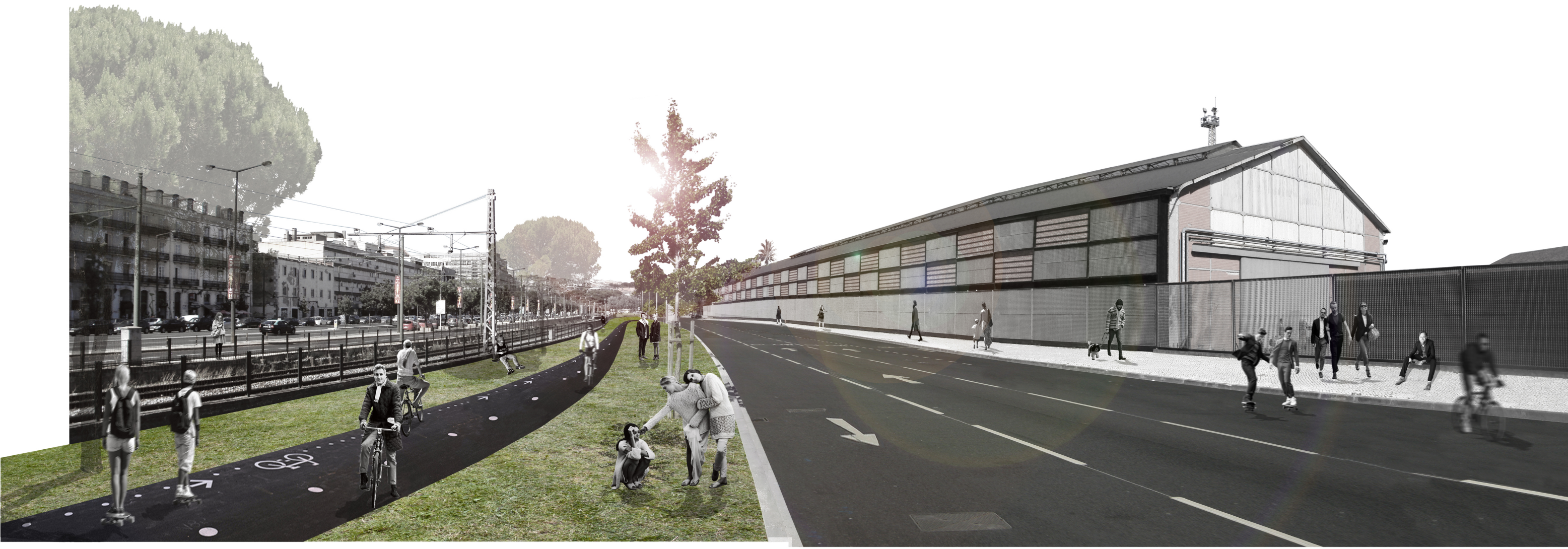
Europaconcorsi: <http://europaconcorsi.com/>

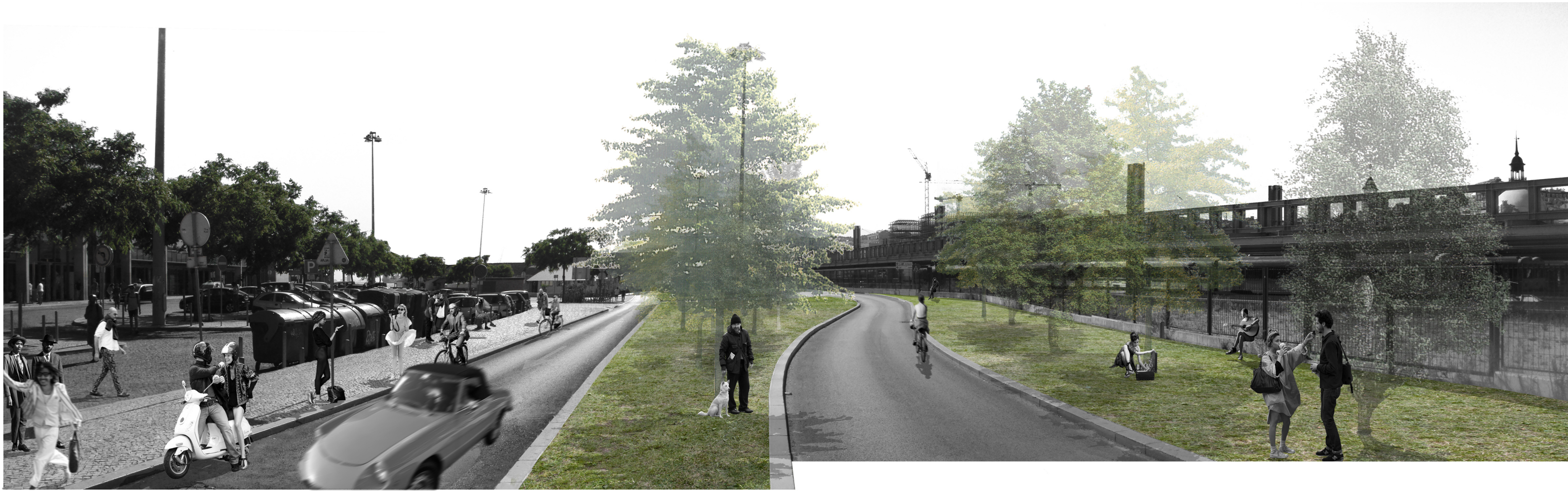
West 8 Architectos: <http://www.west8.nl>

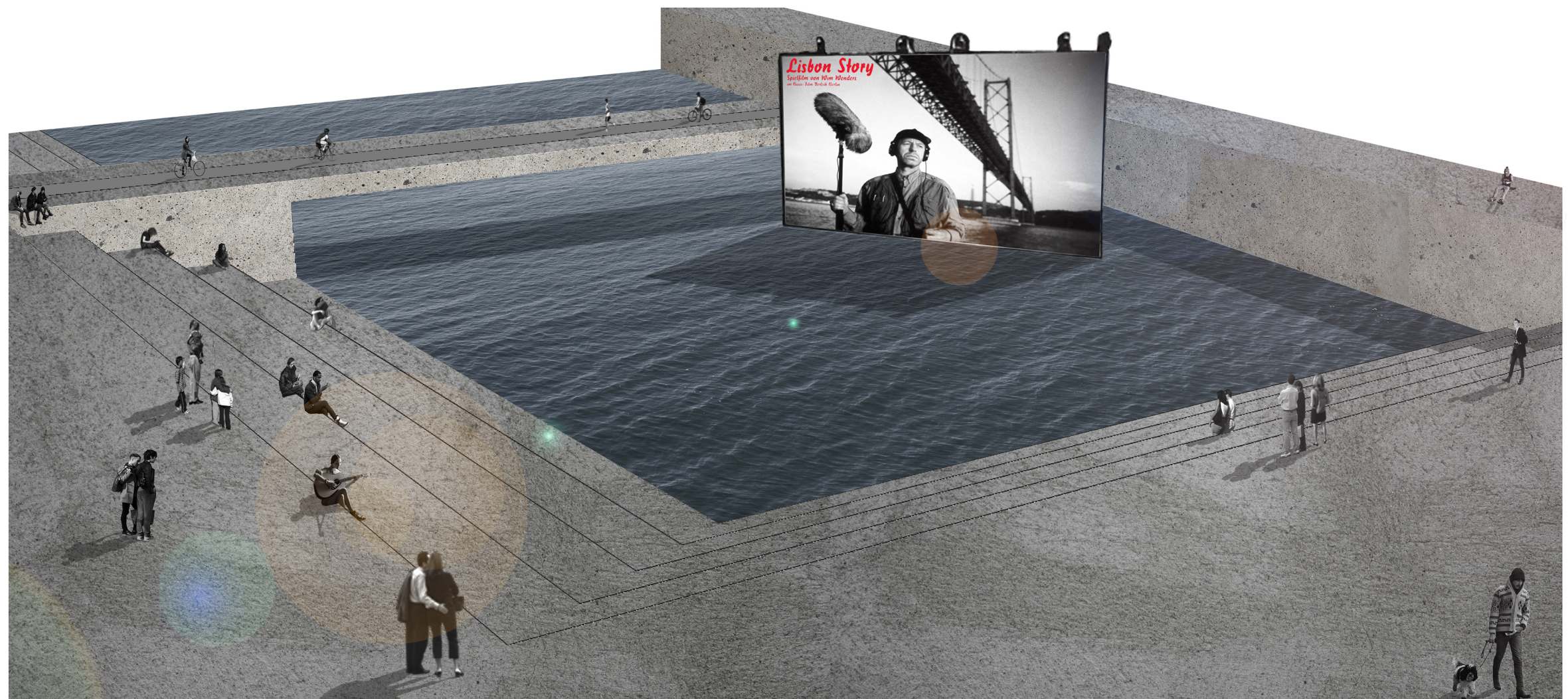
JDS Architects: <http://www.jdsa.eu>

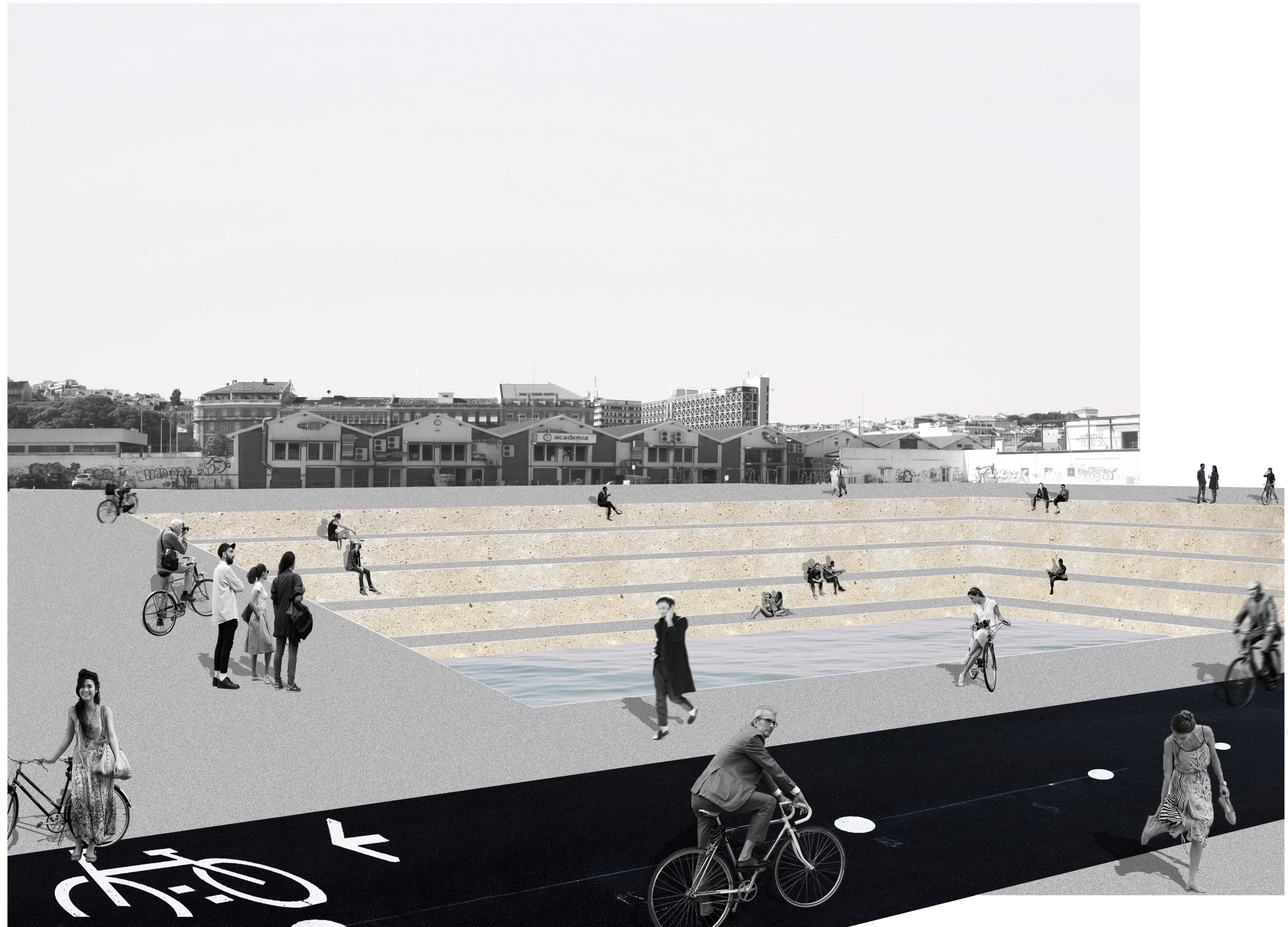
Spectrum Arkitektur: <http://spektrumarkitektur.com/>

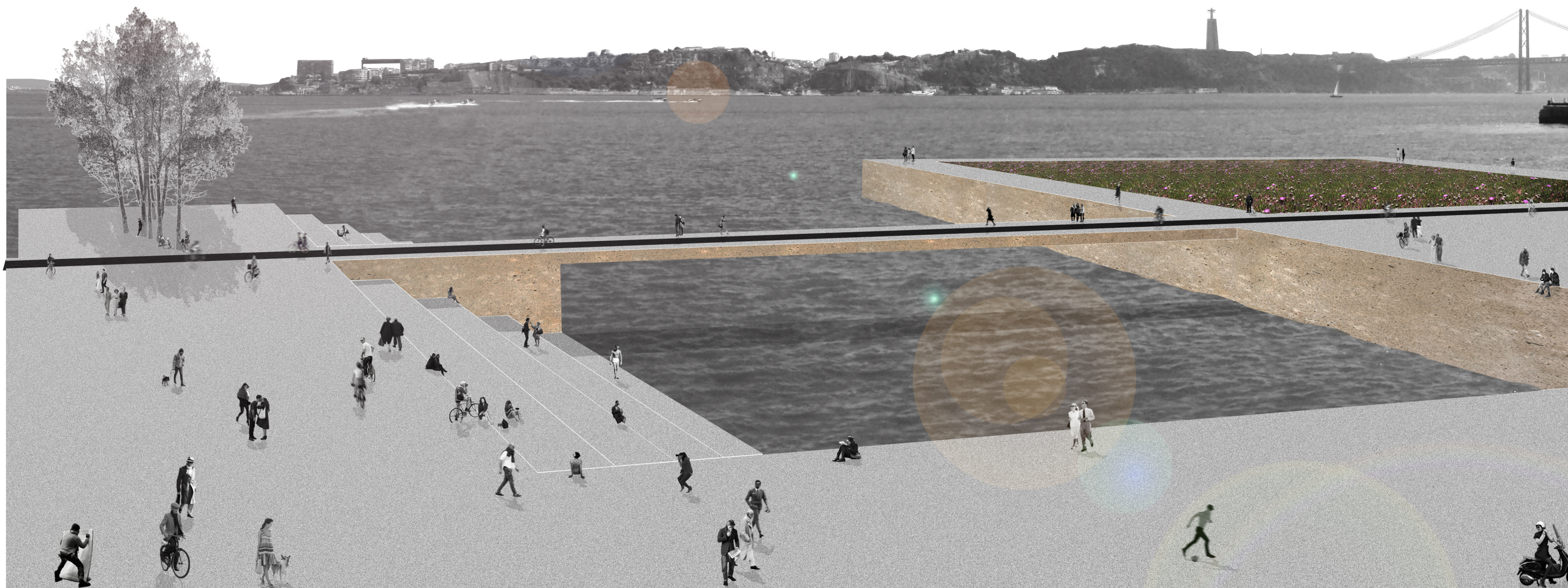
ANEXOS















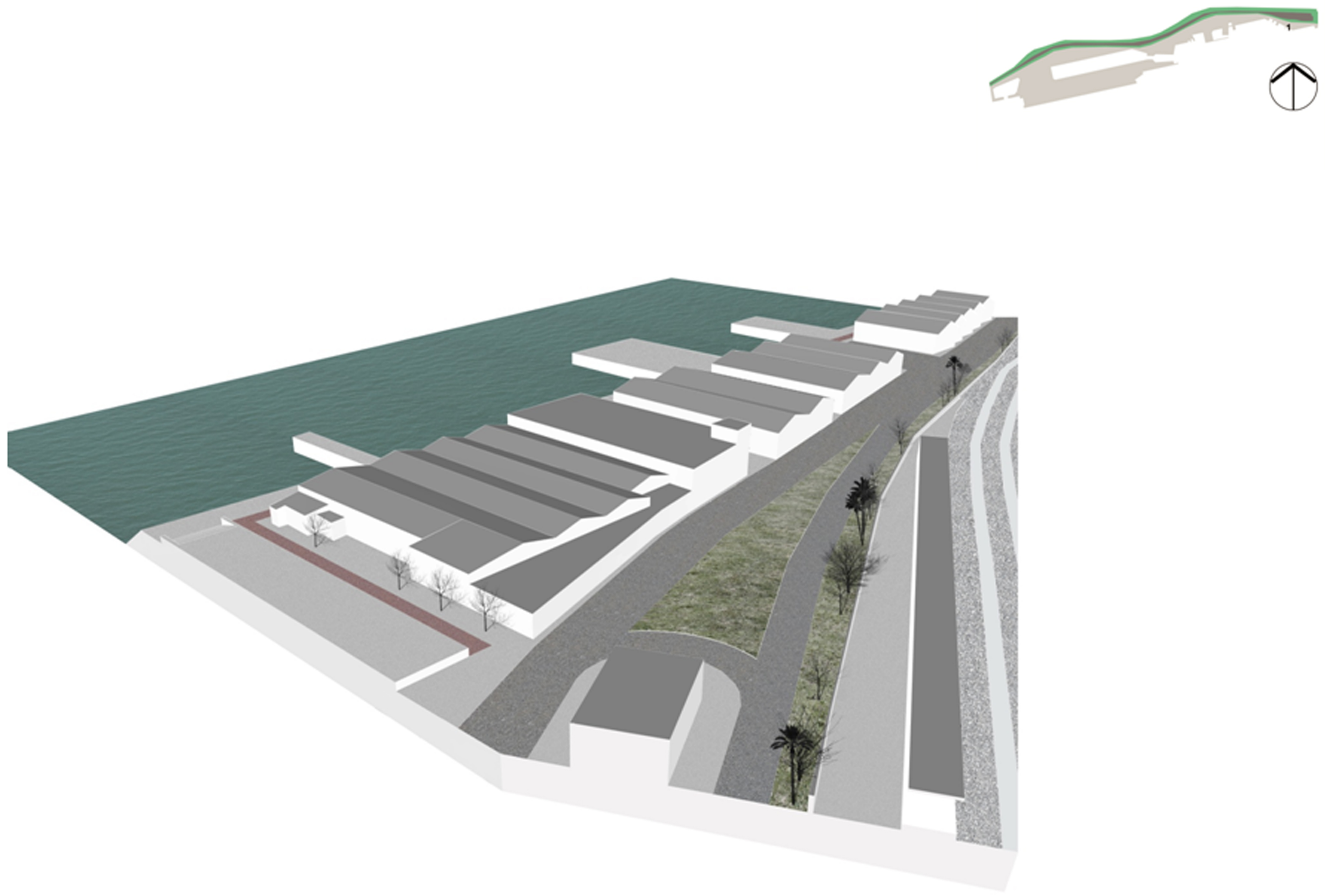


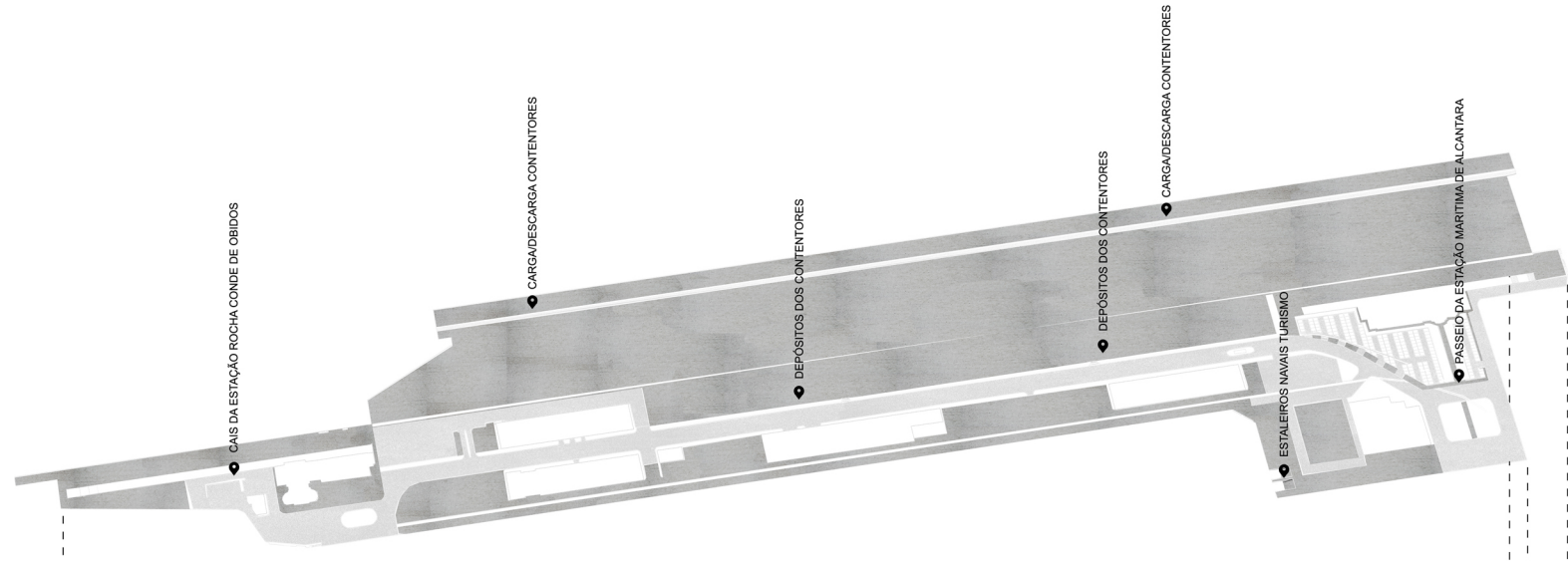
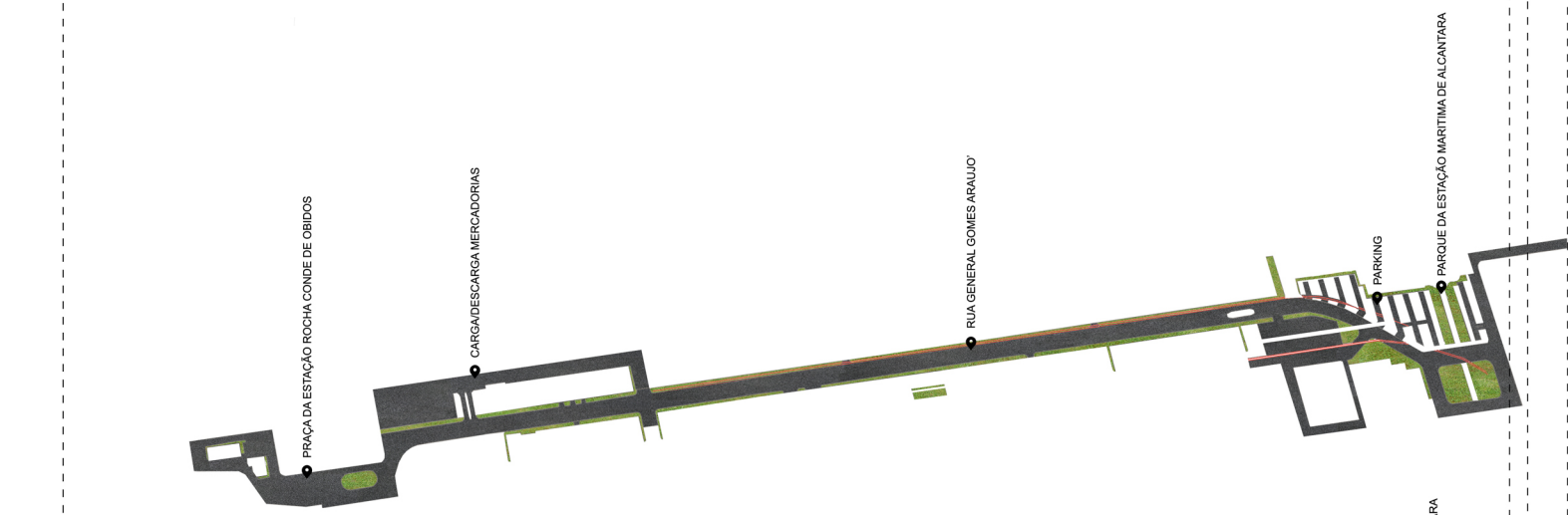
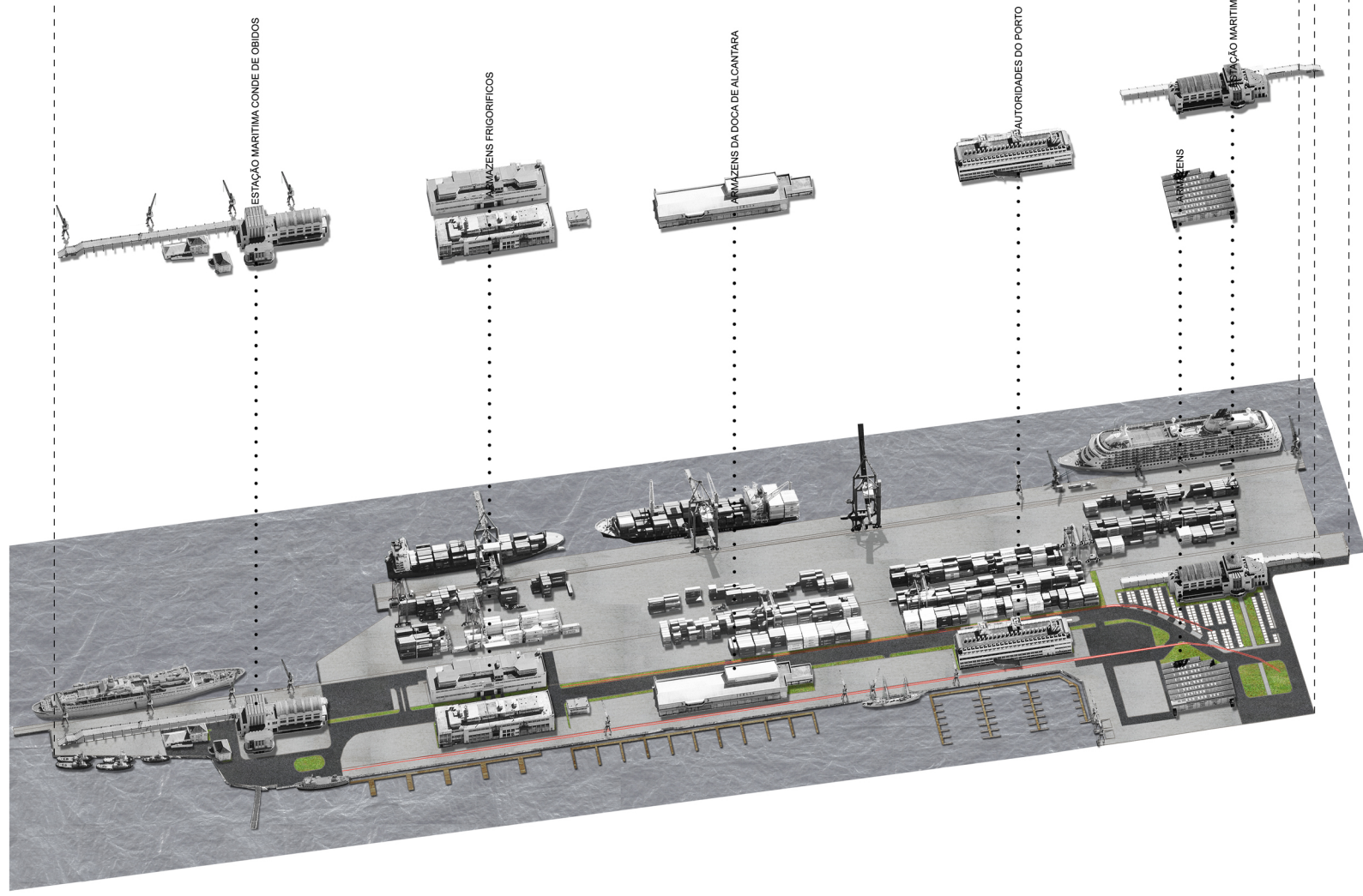




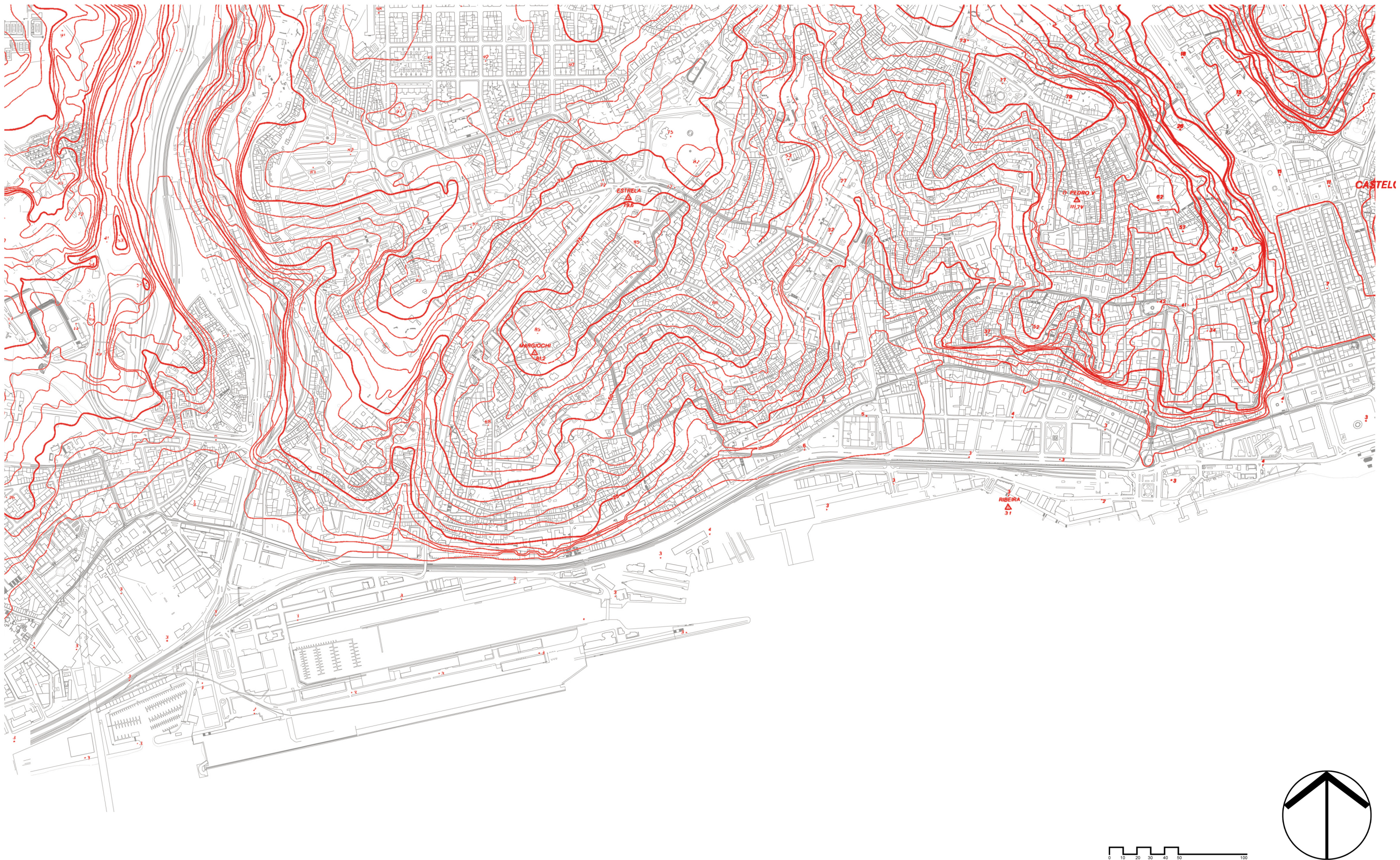


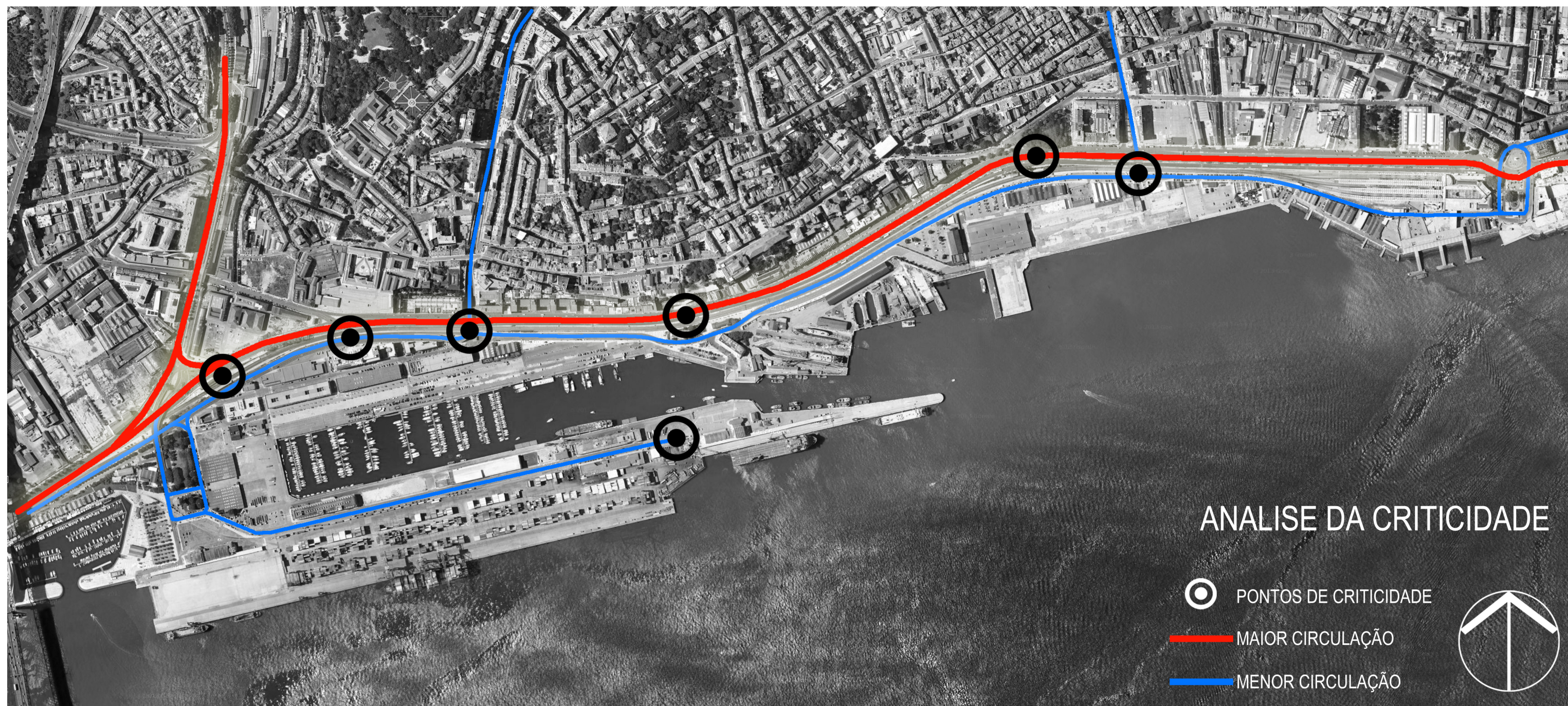






ANALISE DA ALTIMETRIA

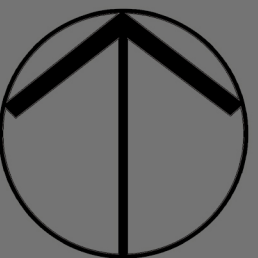
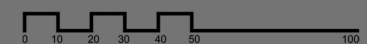


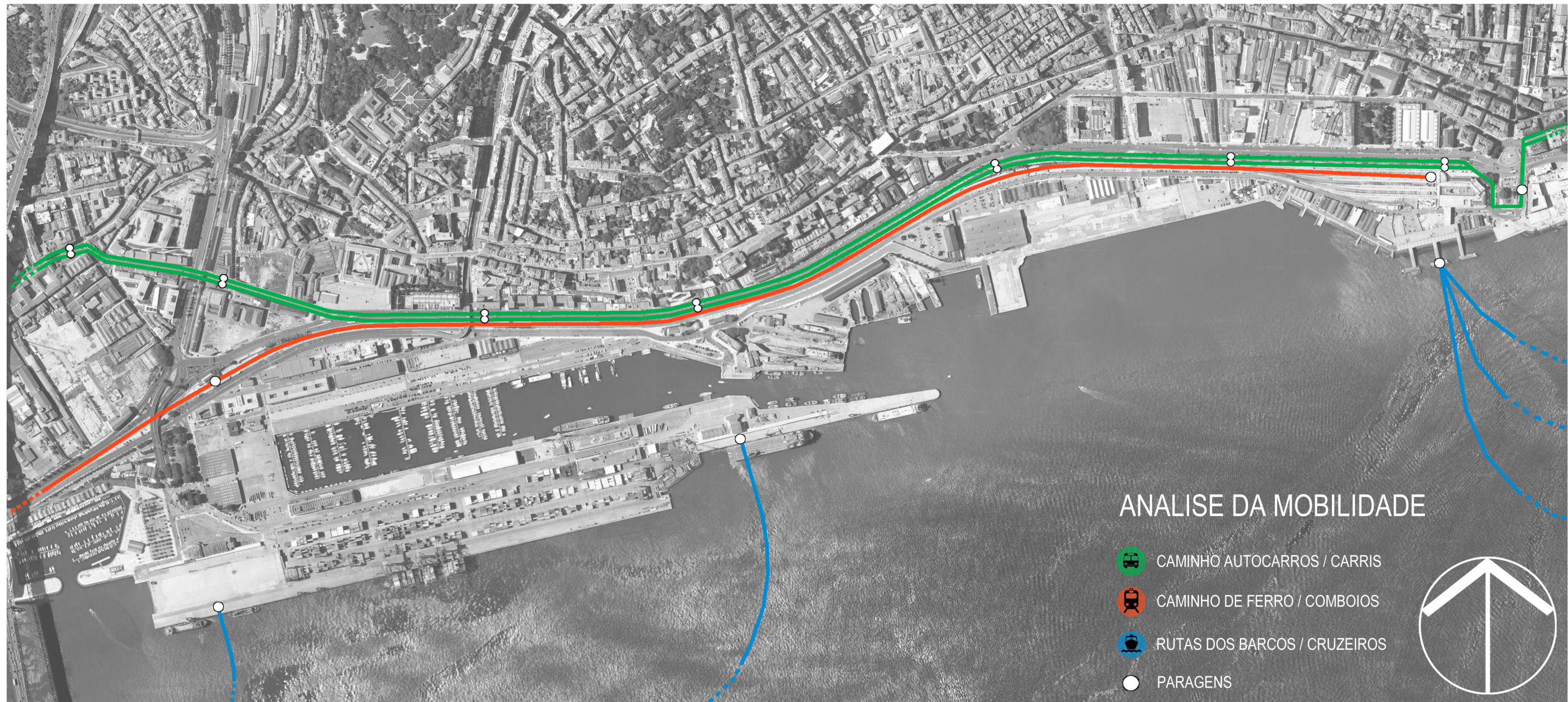




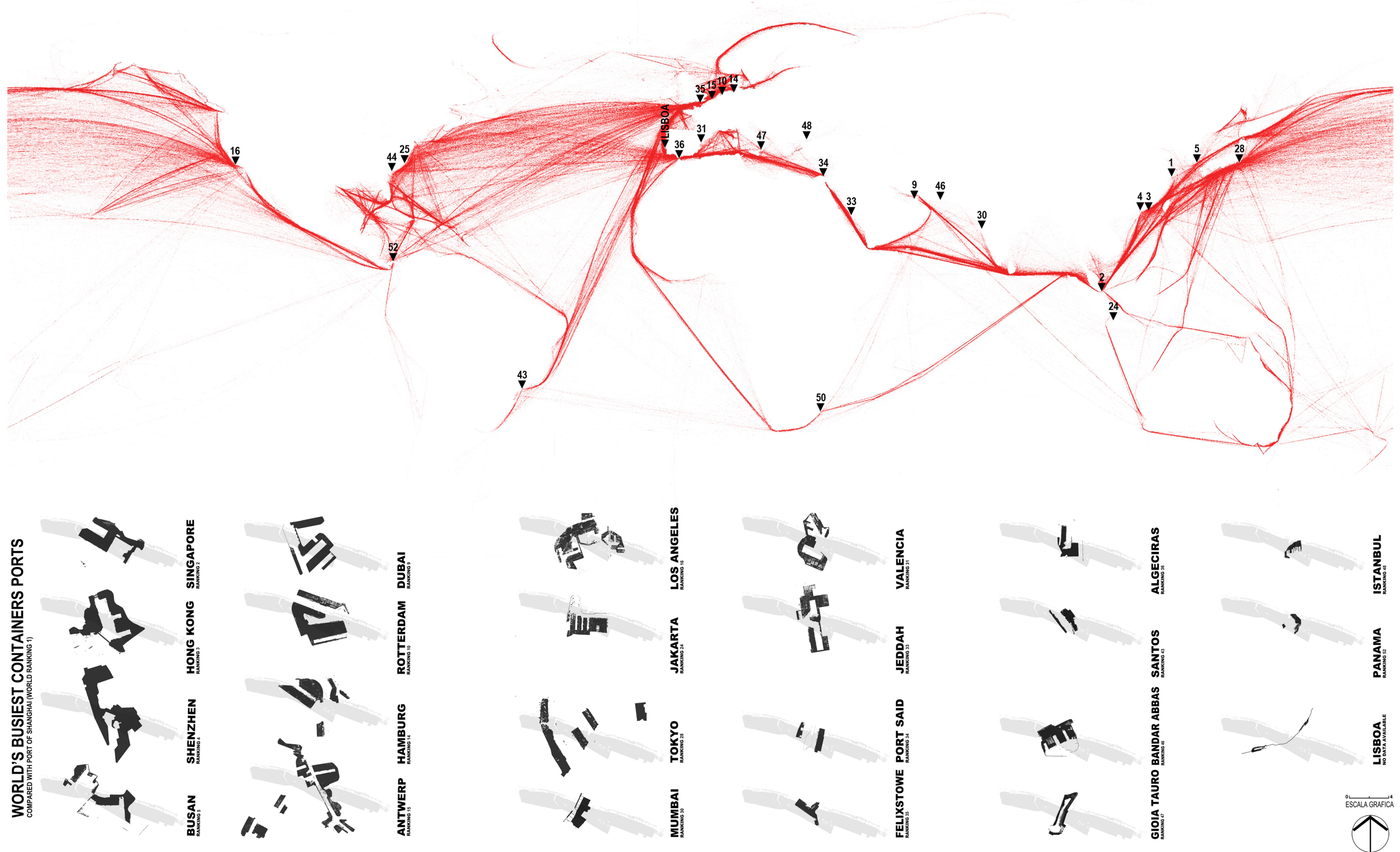
ANALISE DO EDIFICADO

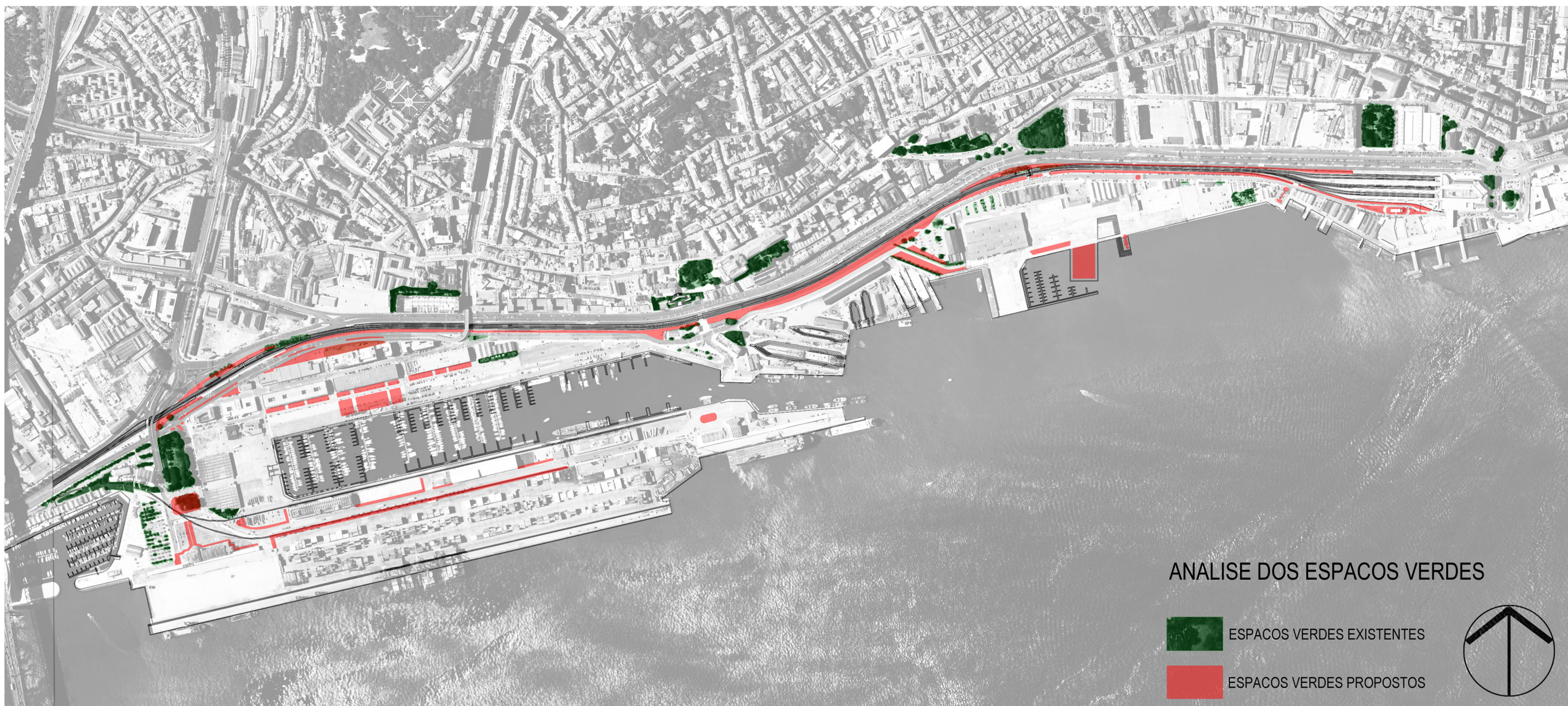
 AREA DO PROJECTO

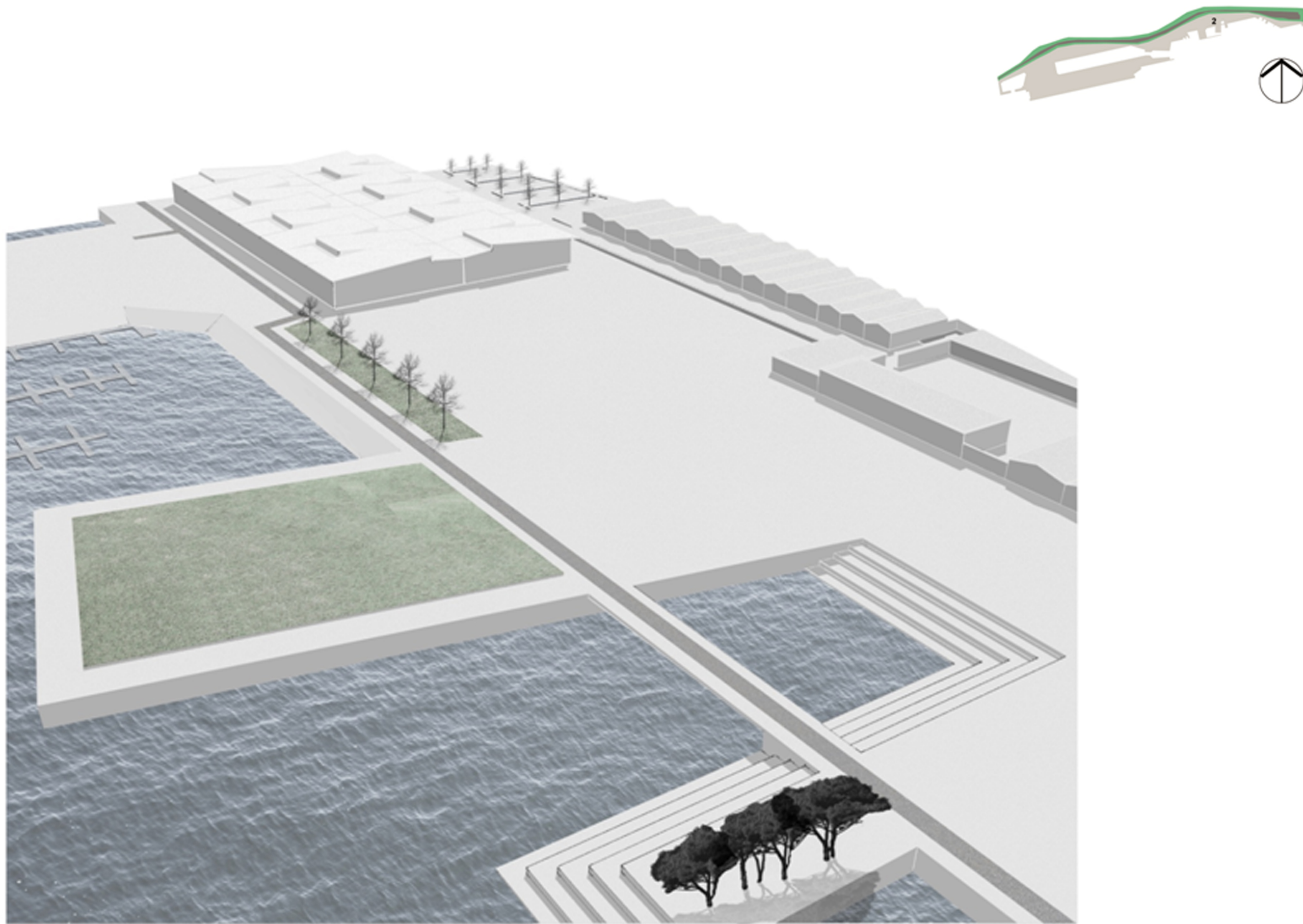


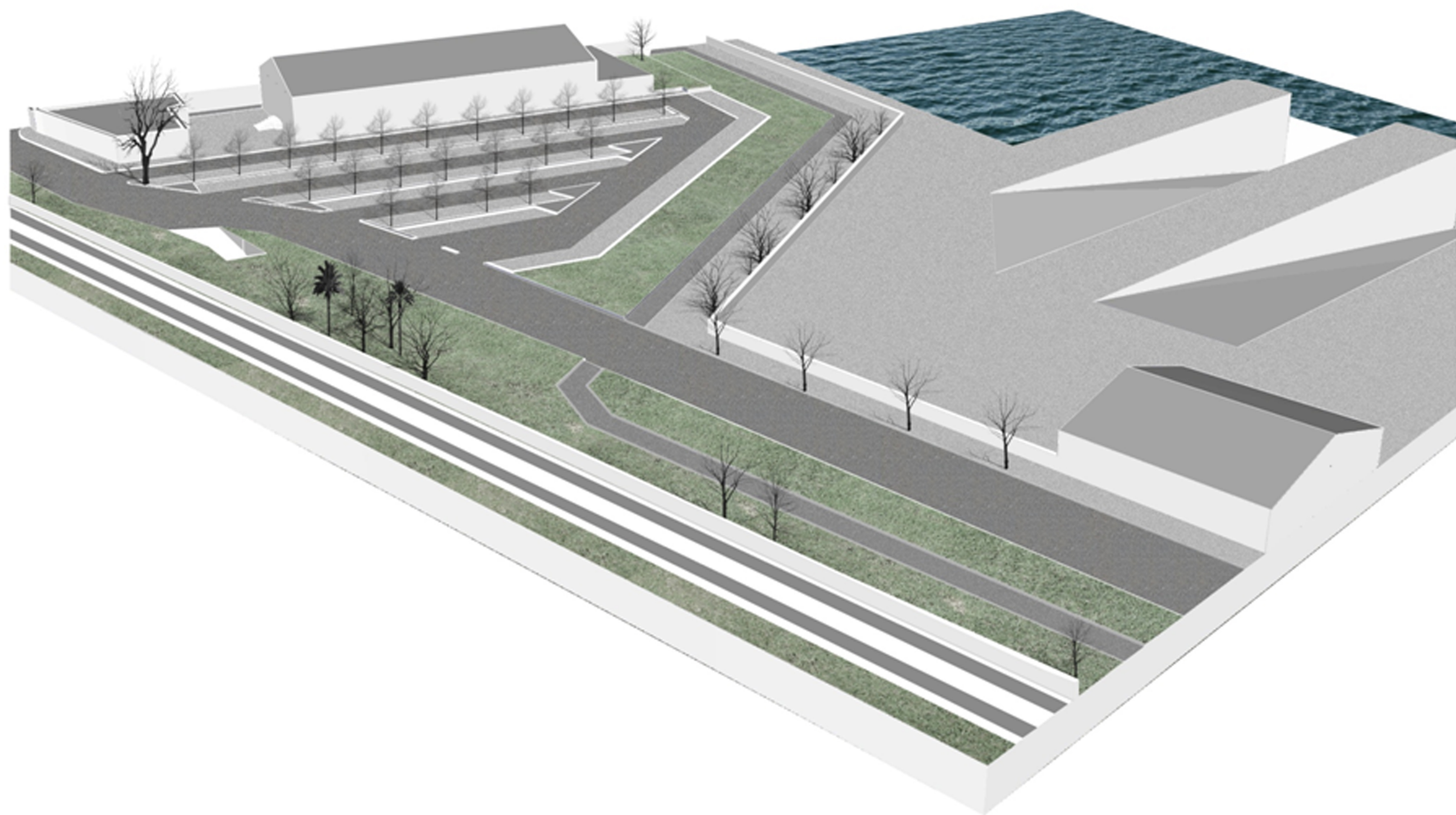
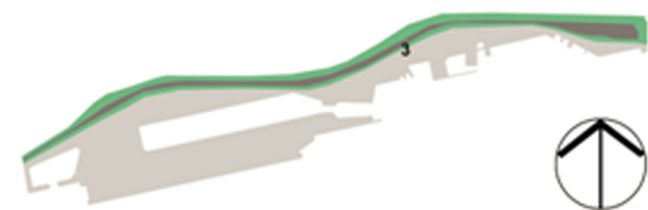


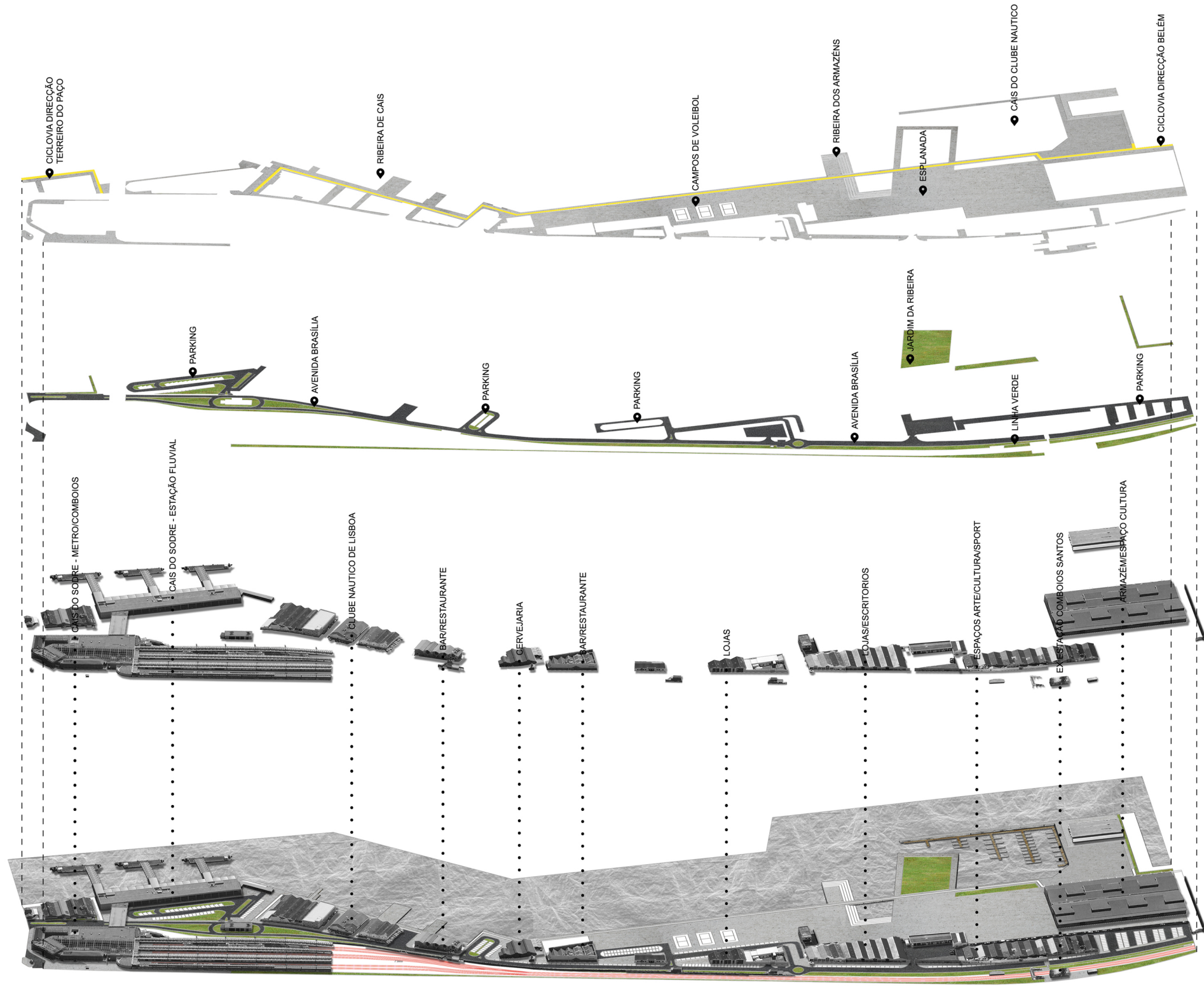
ANÁLISE DO TRÁFEGO DE CONTENTORES NOS MAIORES PORTOS DO MUNDO

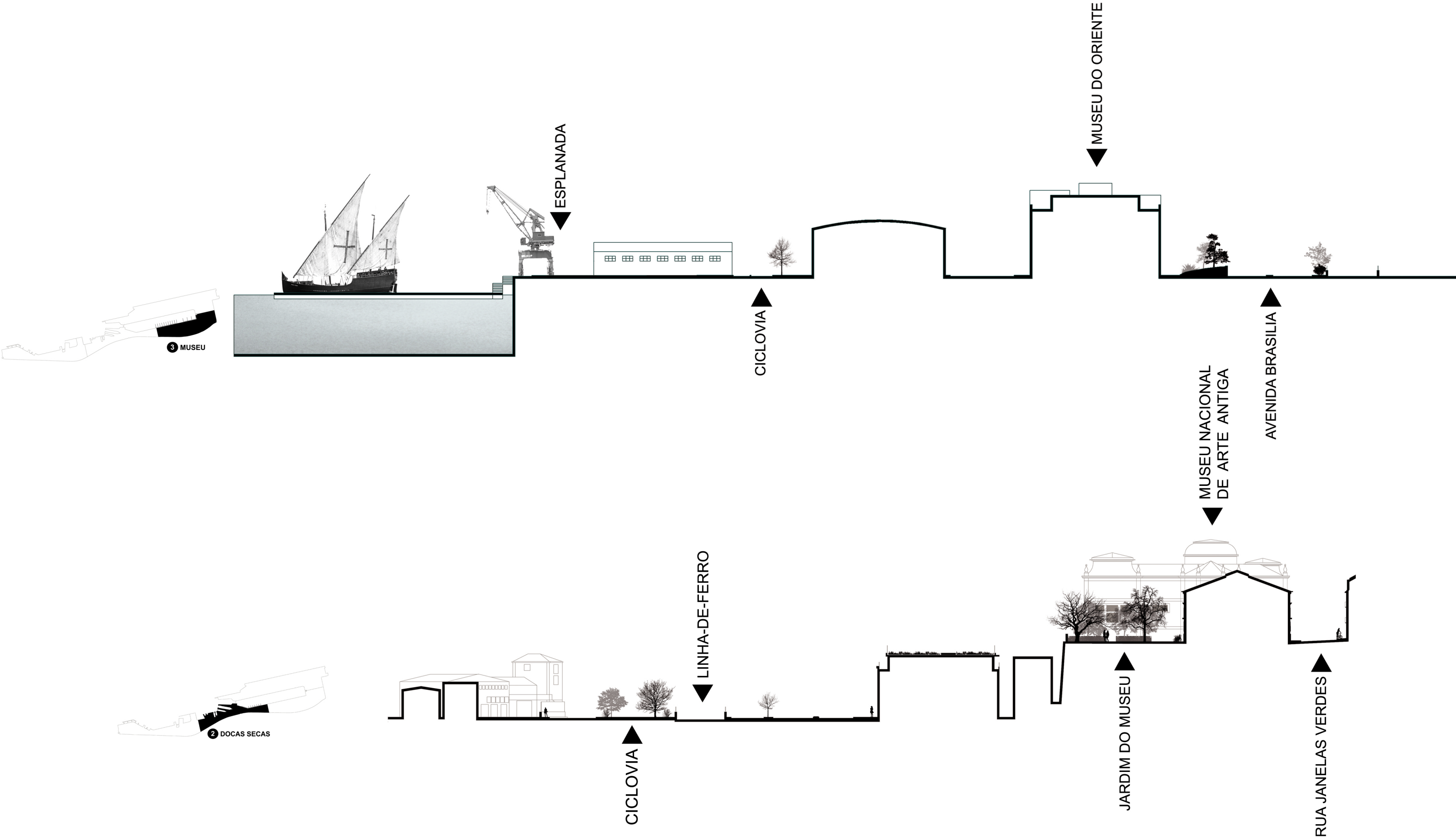


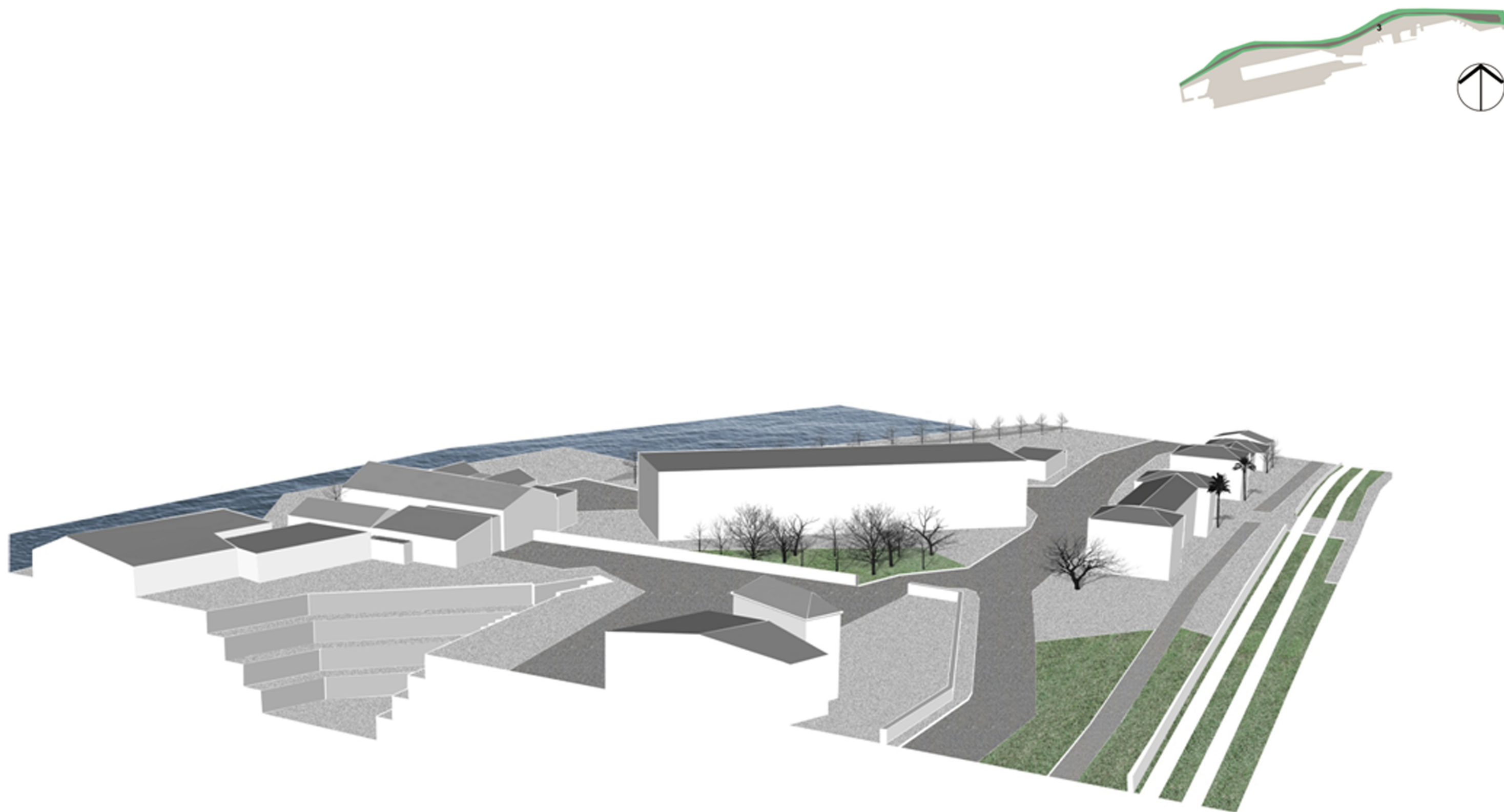


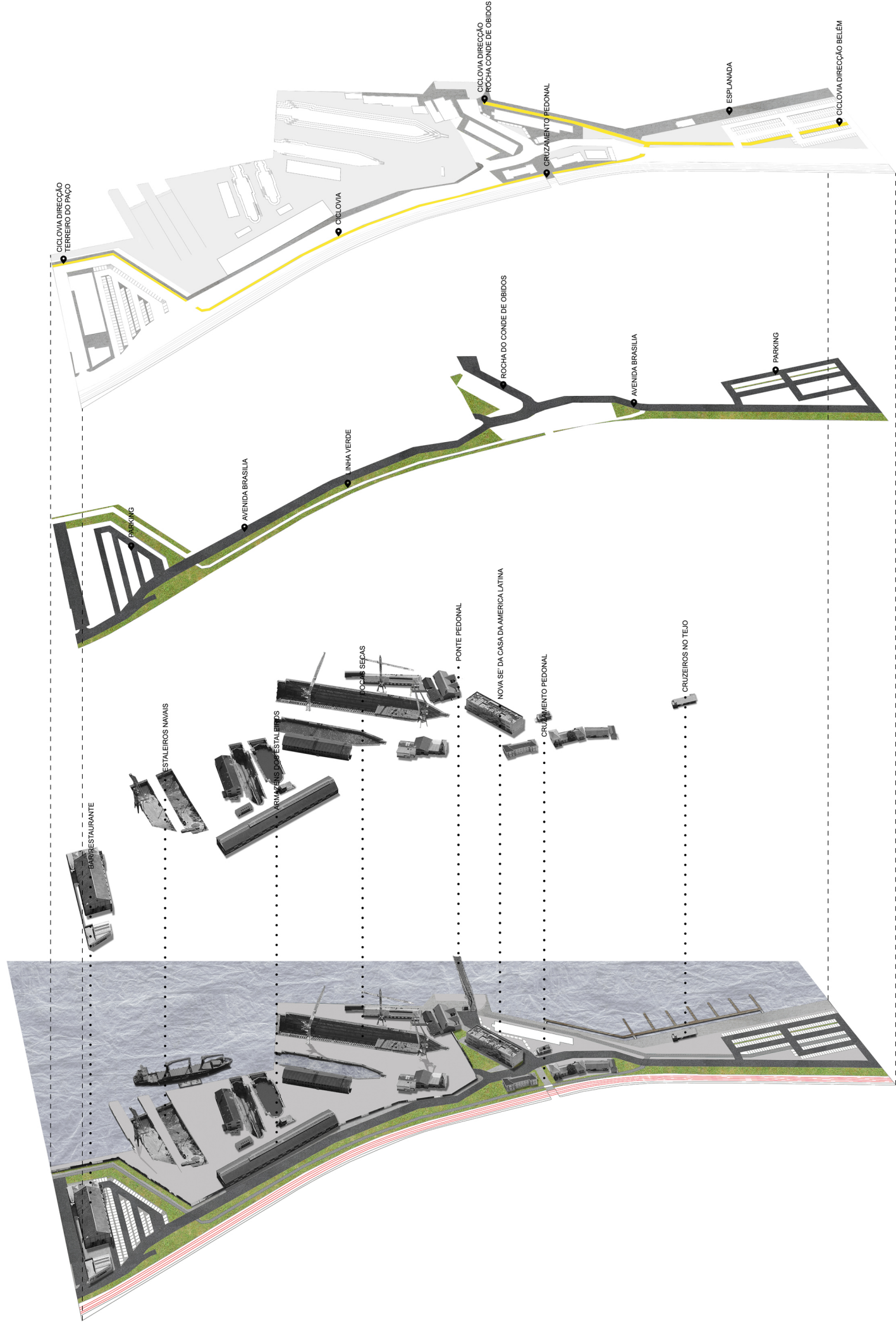


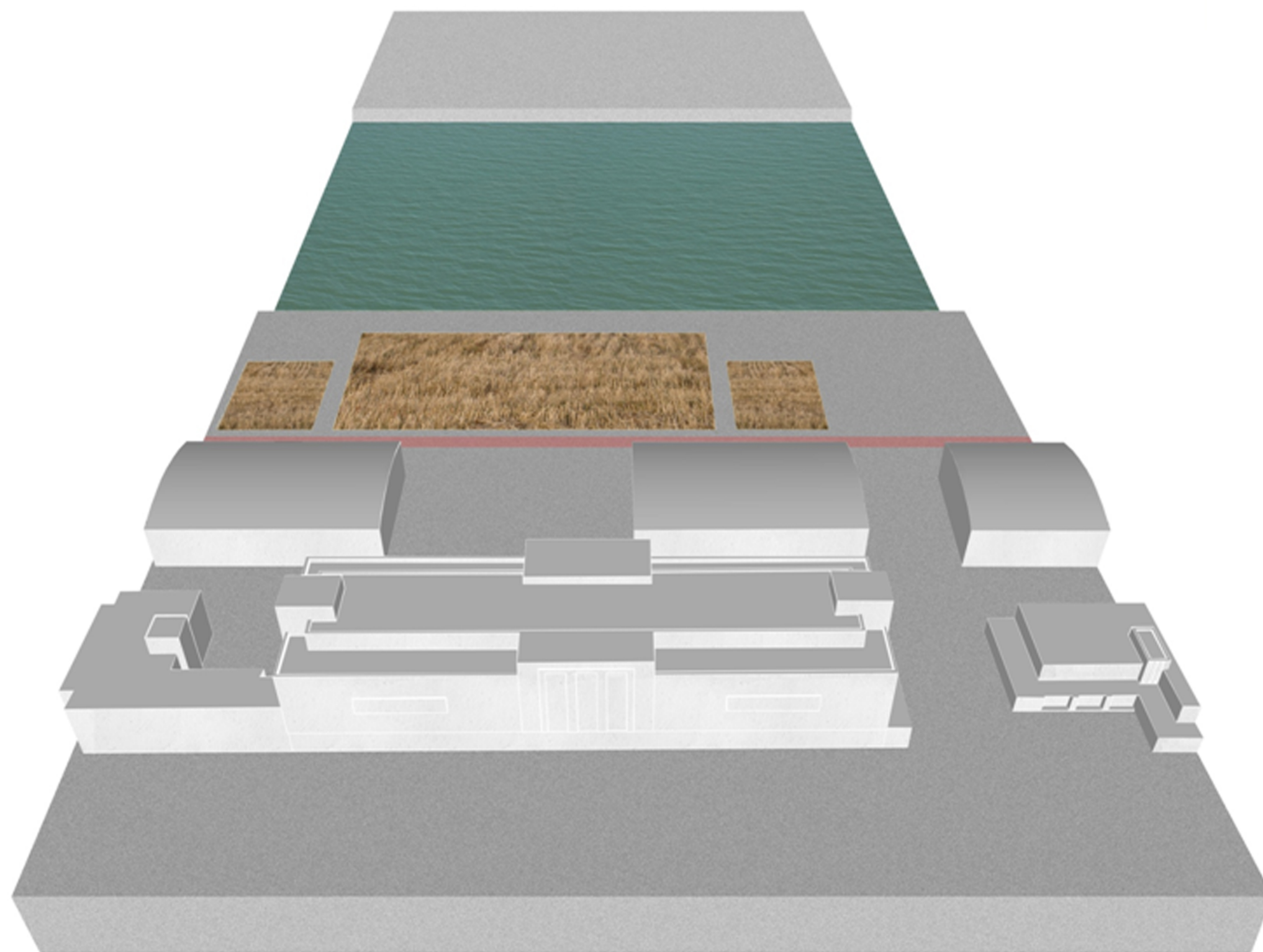
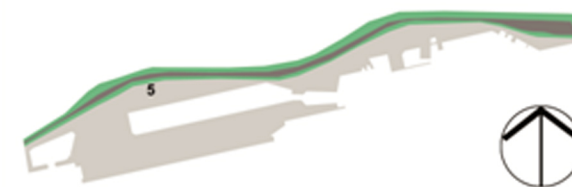


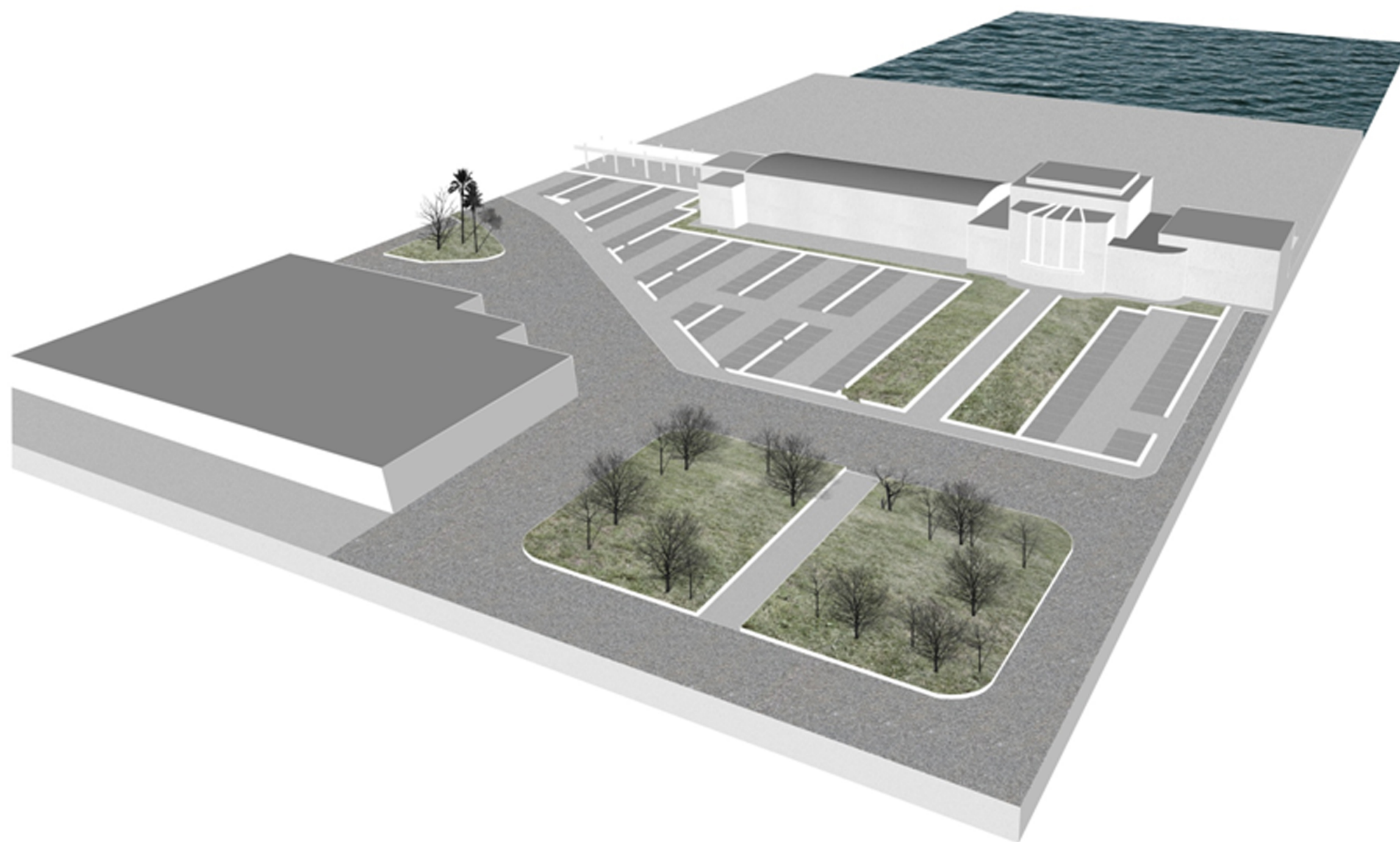
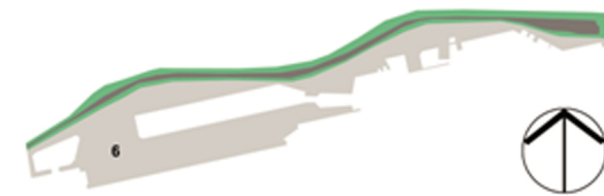


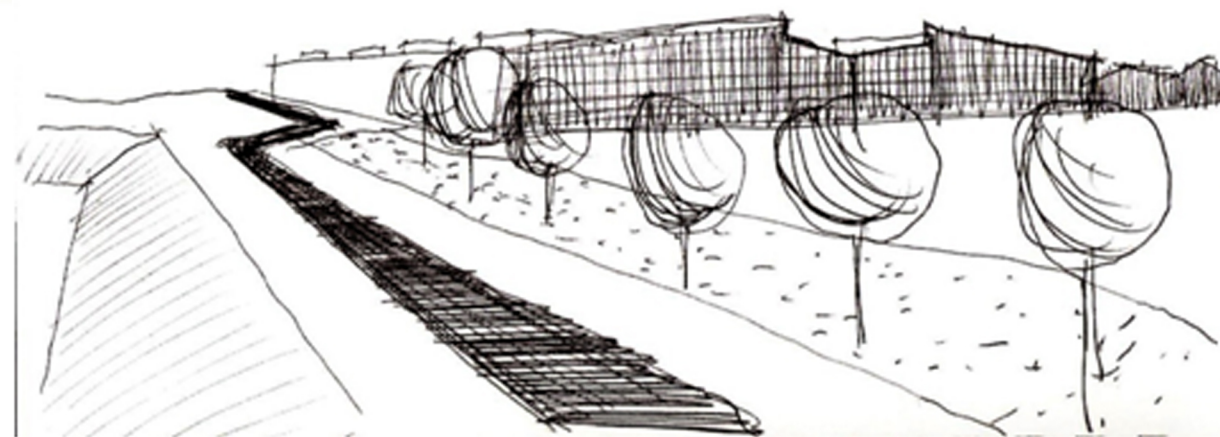
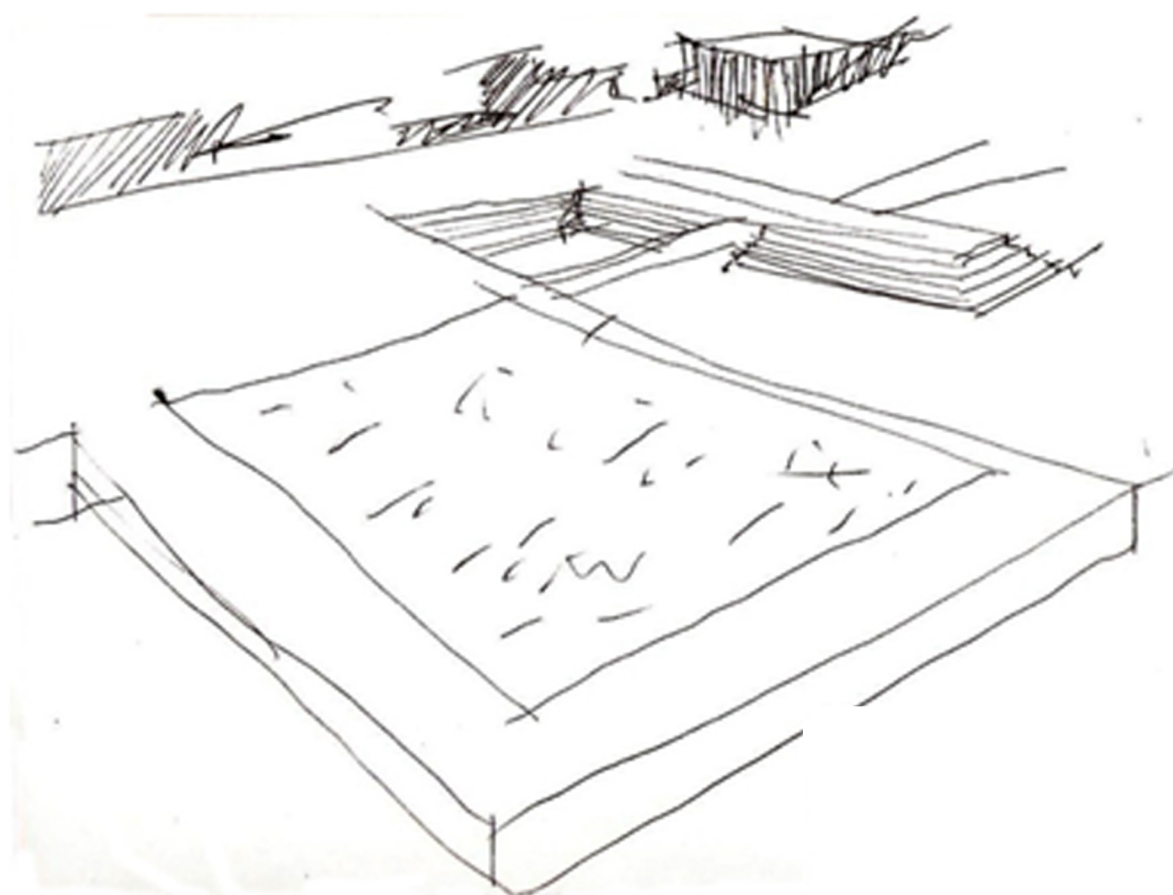


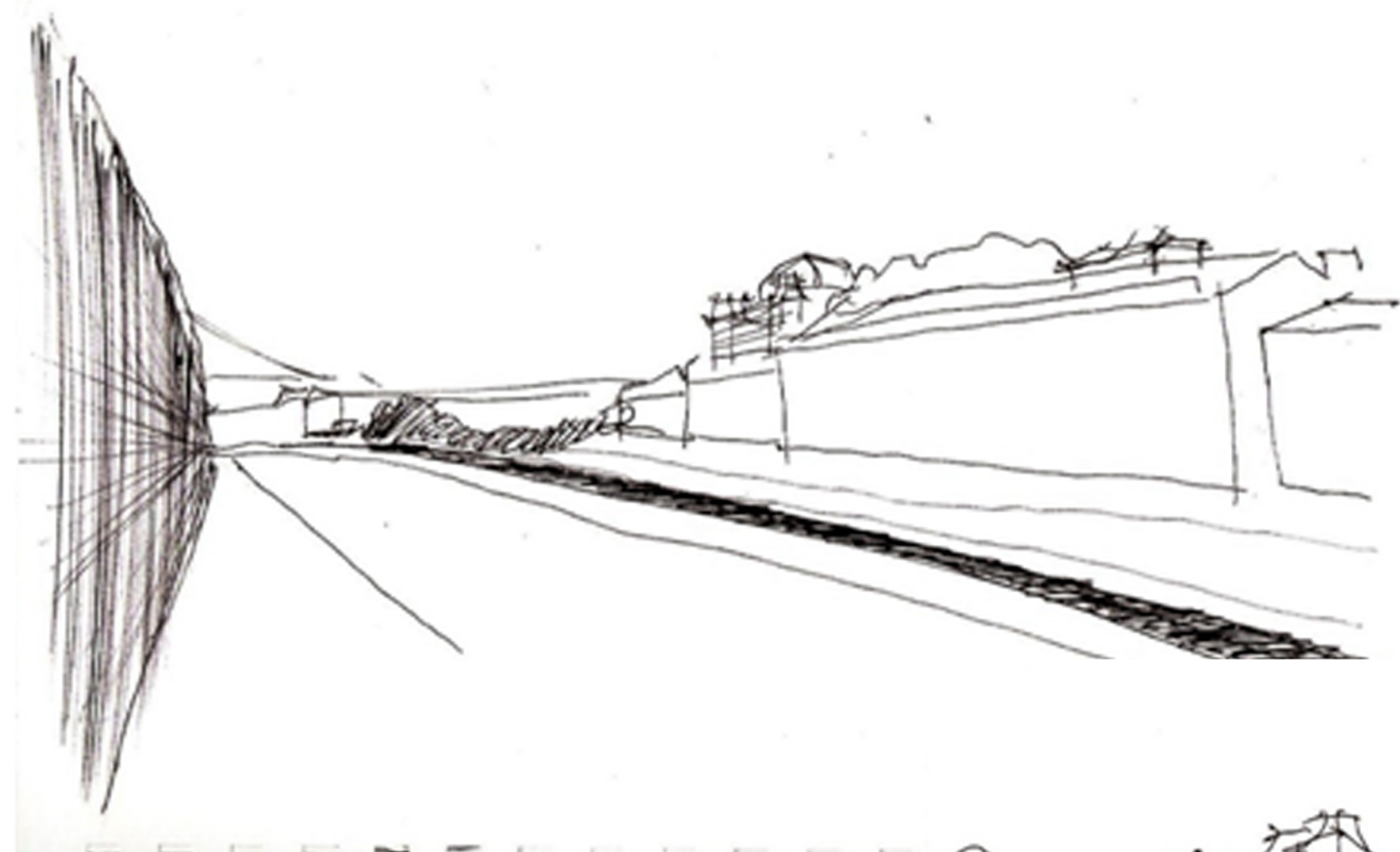
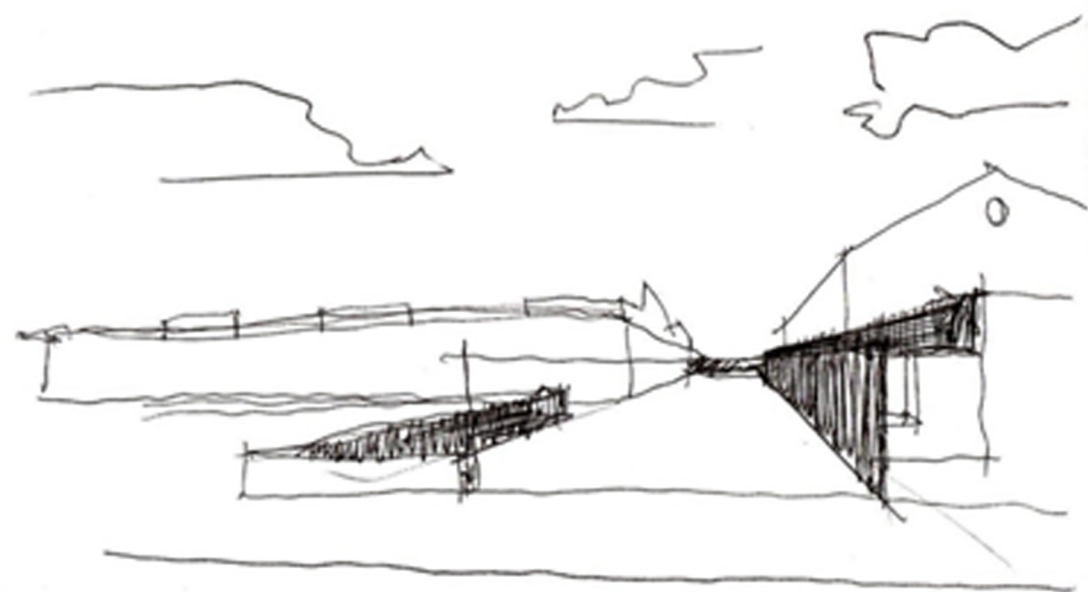


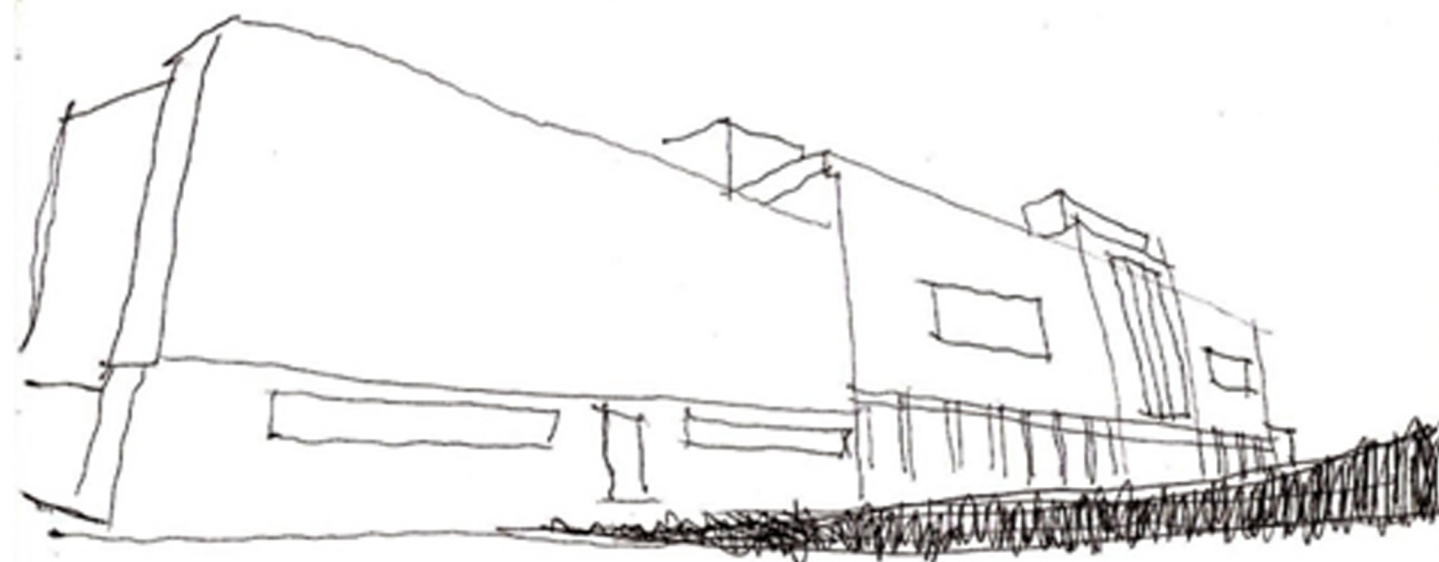
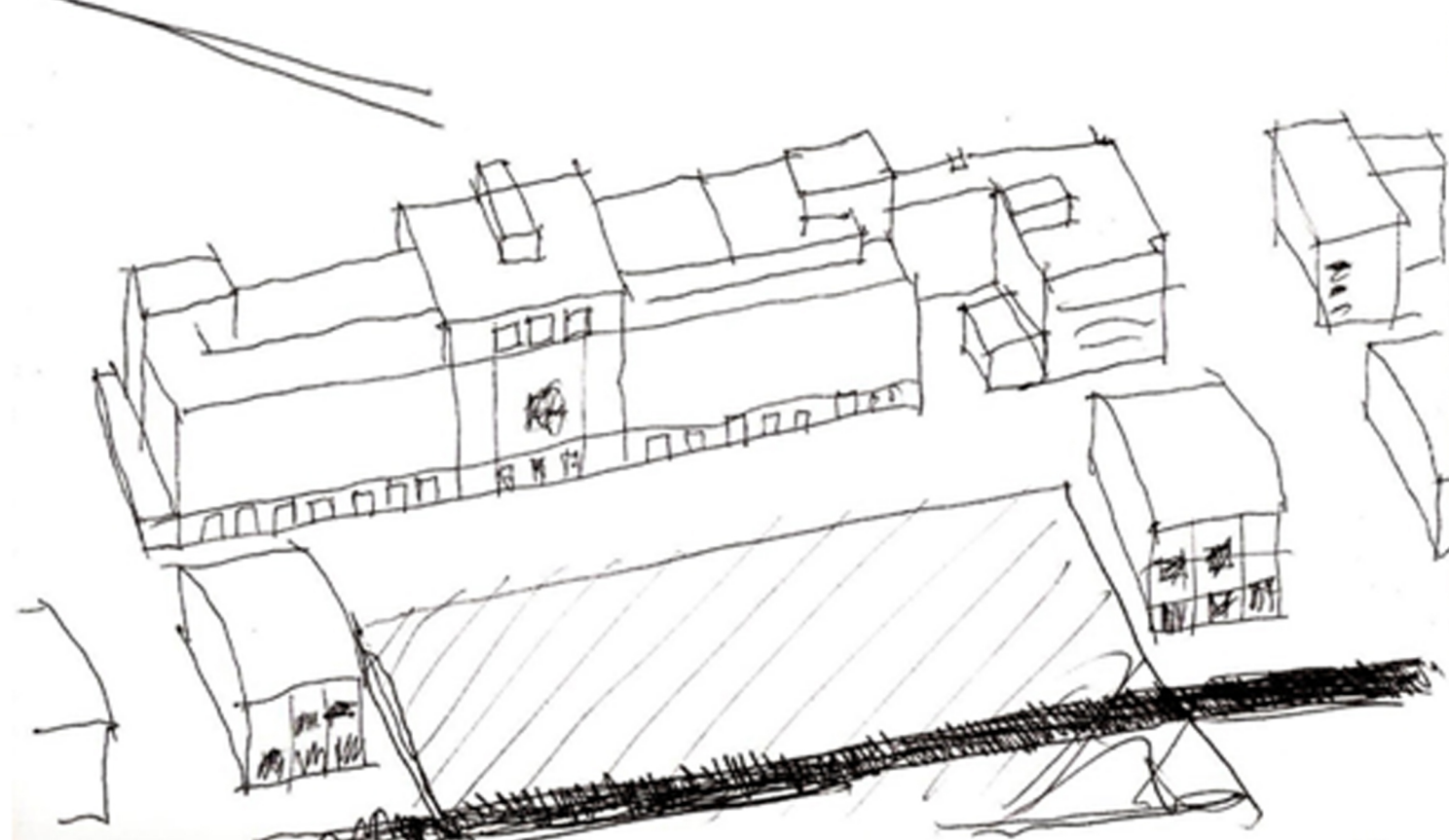
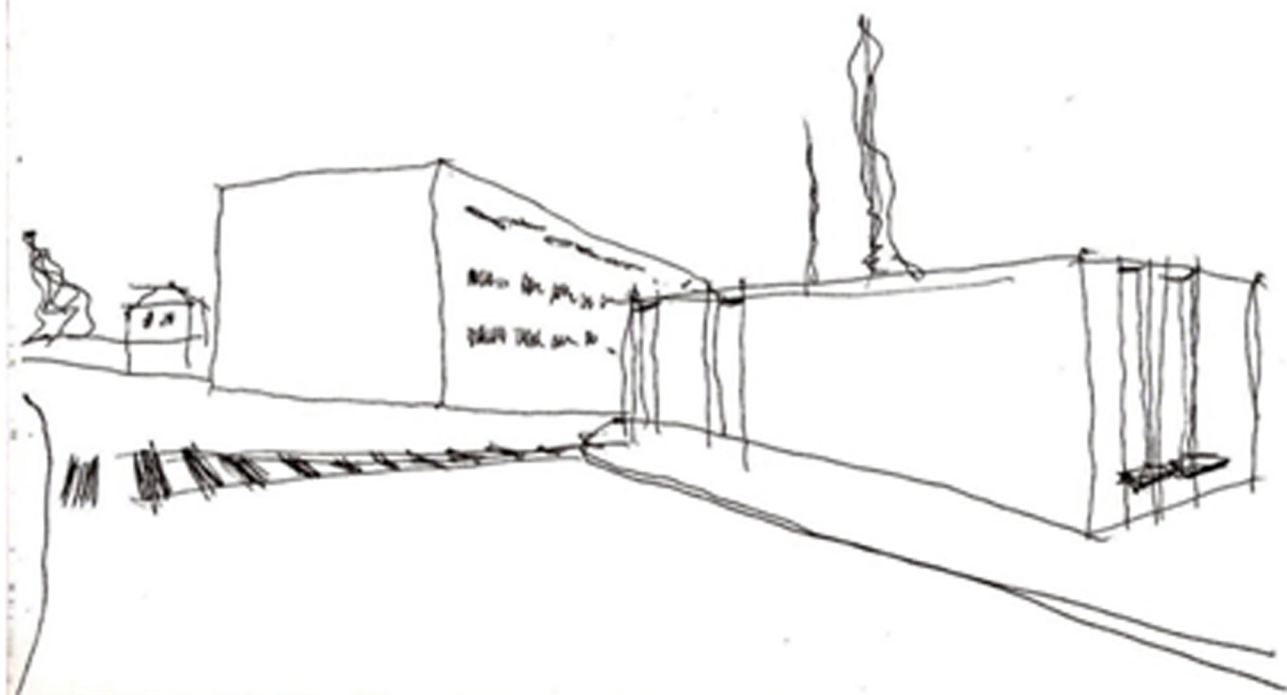




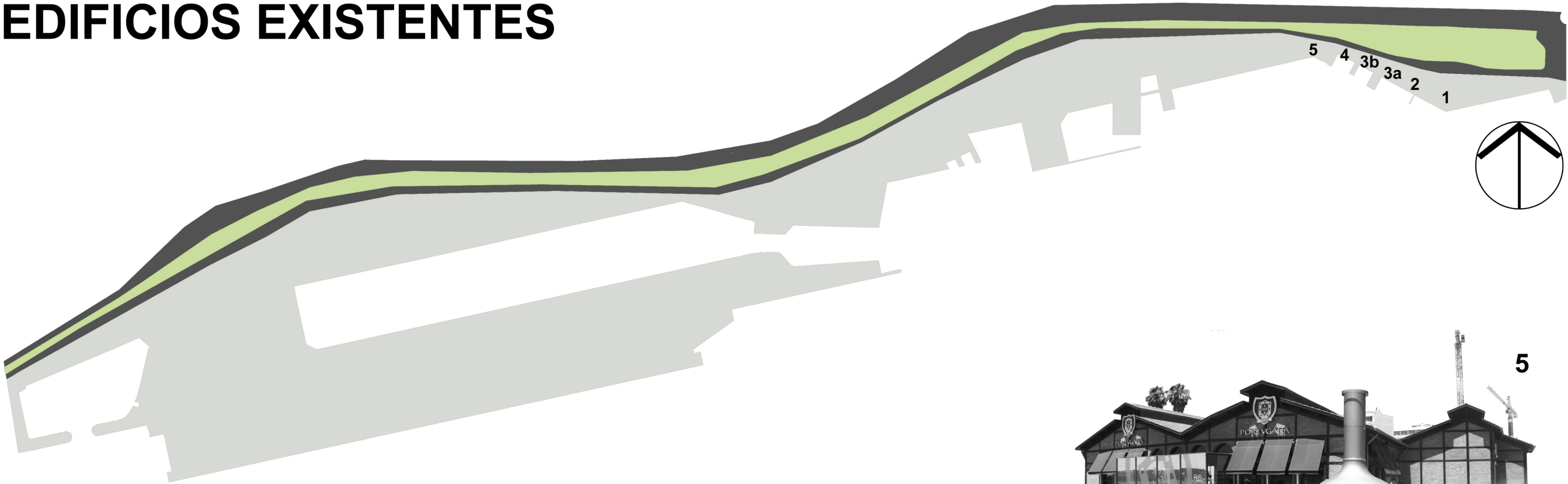




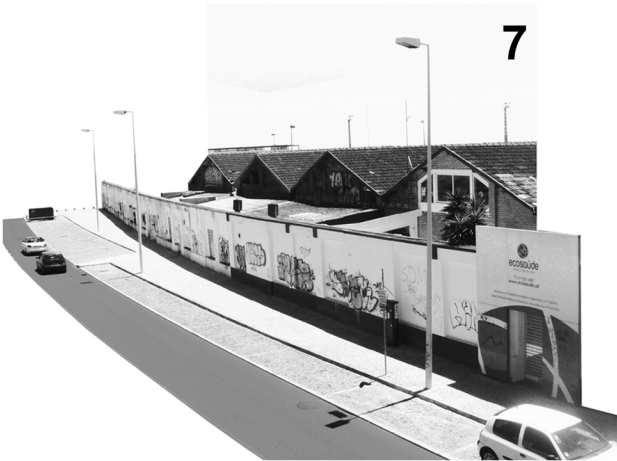
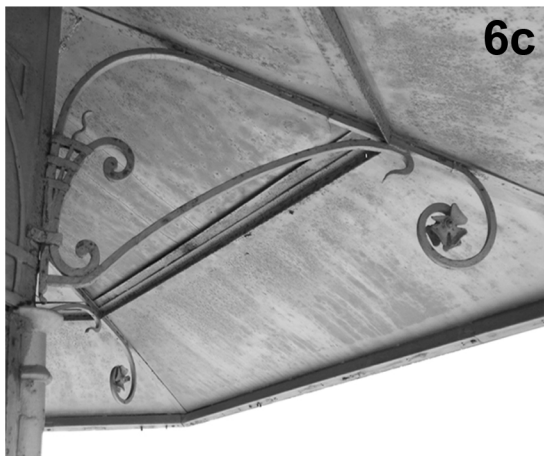
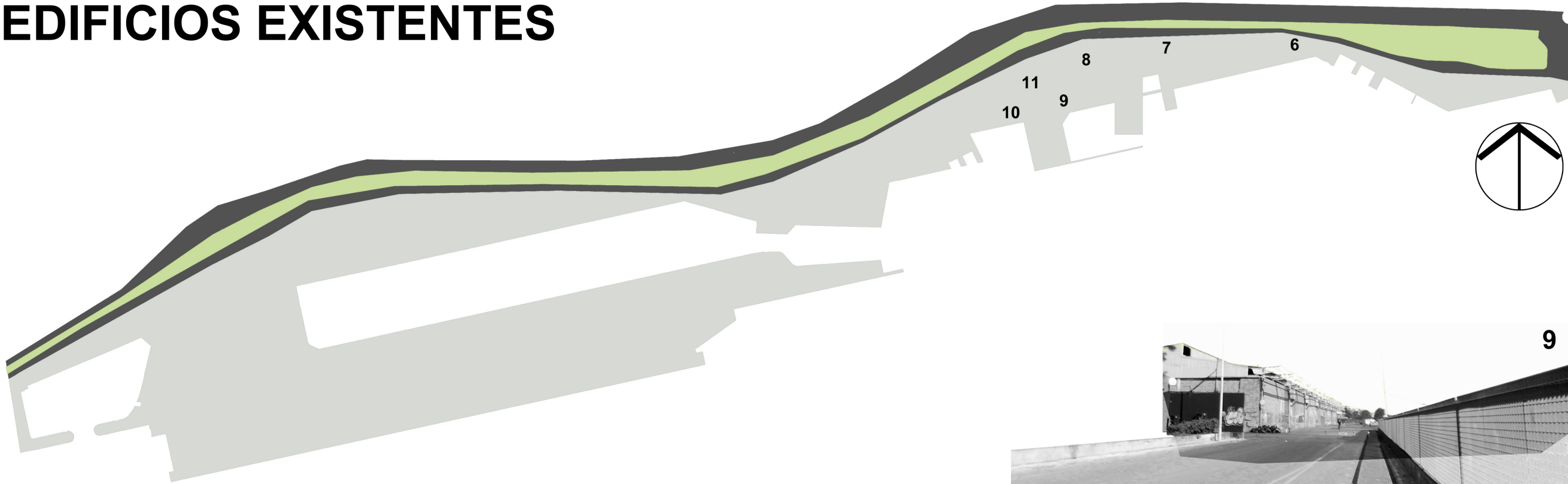




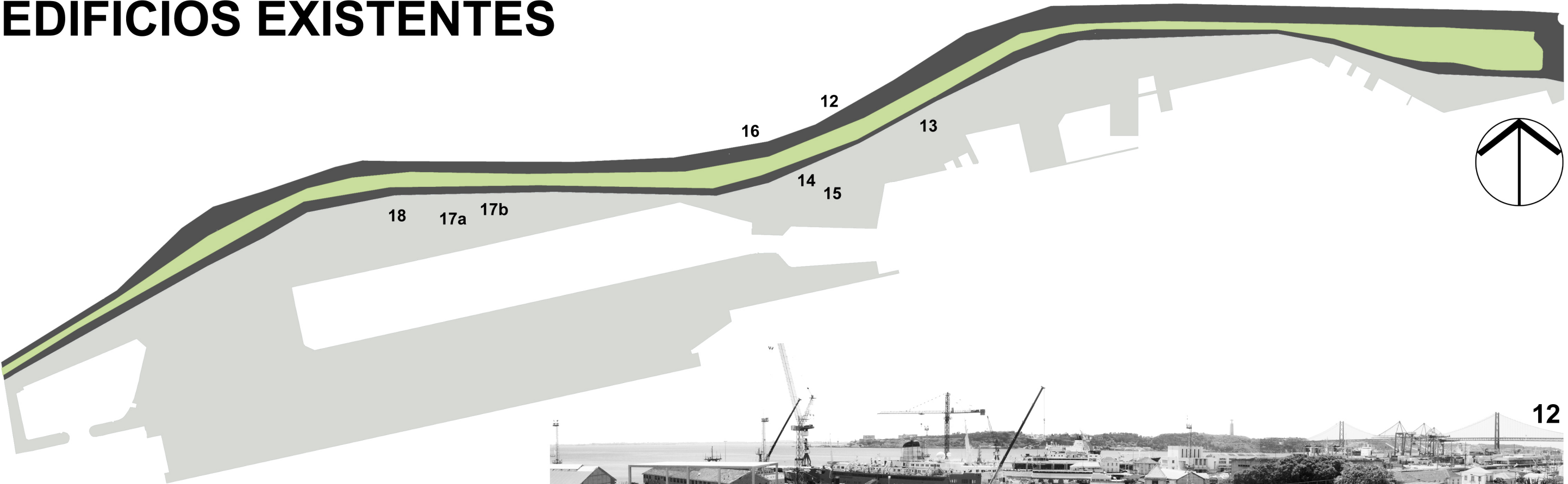
EDIFICIOS EXISTENTES



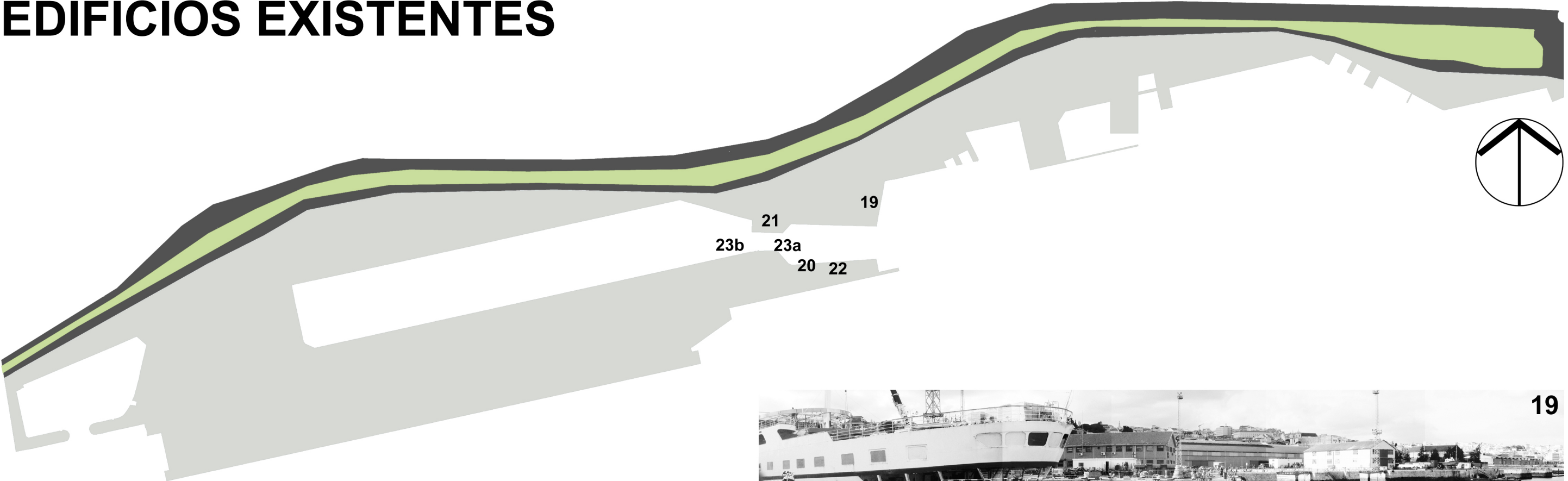
EDIFICIOS EXISTENTES



EDIFICIOS EXISTENTES



EDIFICIOS EXISTENTES



EDIFICIOS EXISTENTES

